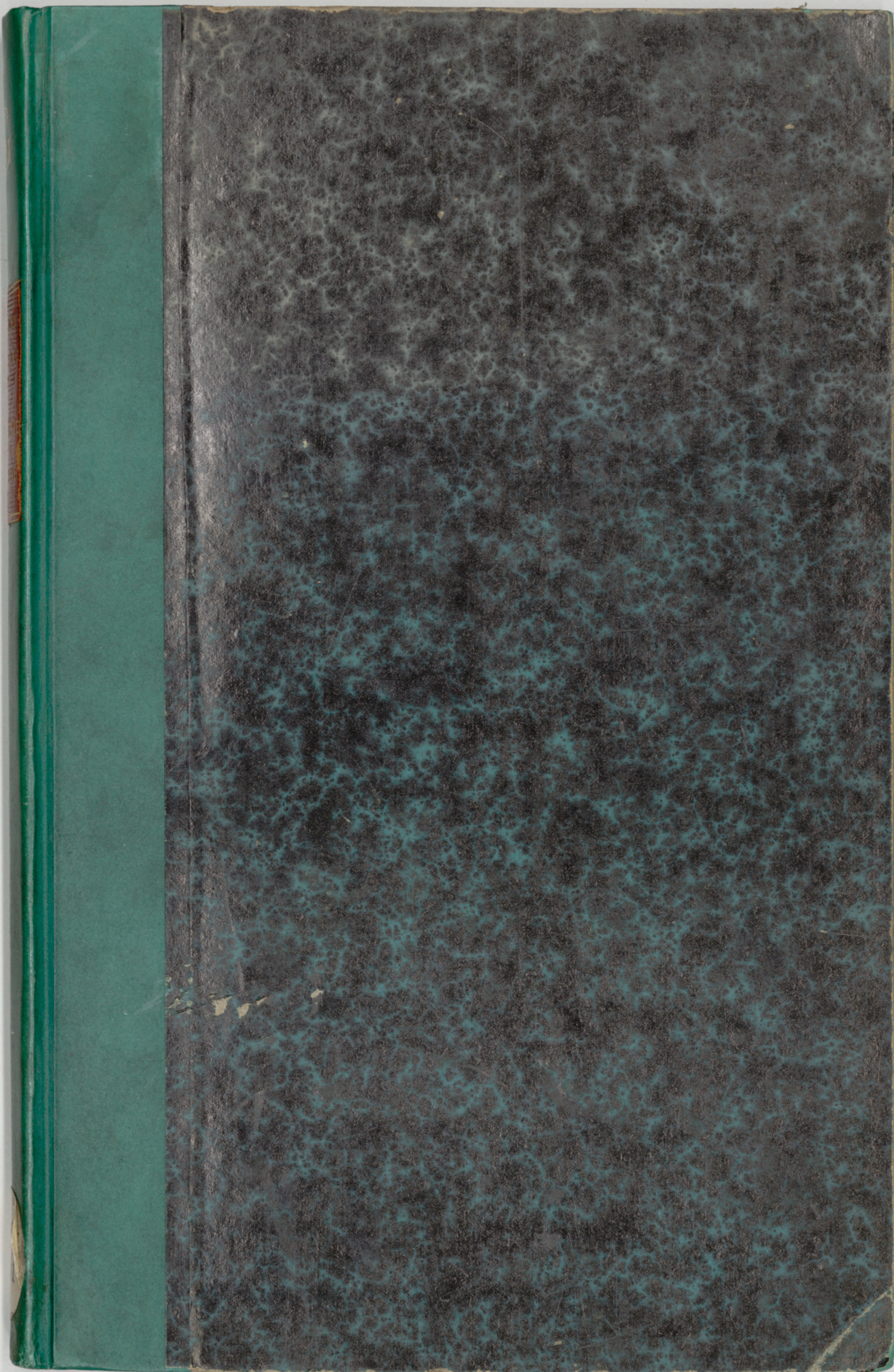
SG

LÉOUZON LE DUC

—

COMMERCE RUSSIE





1 +

Russie

Mesures inscrites aux Réglements & Tarifs des Douanes - Last & tonneau de jauge & d'affrètement.

A deux époques récentes, deux Communications de l'Ambassade du Roi, à St Pétersbourg, ont fourni, au Bureau des Législations étrangères, à peu près tous les renseignements nécessaires pour la conversion, en unités françaises, des Monnaies poids et mesures inscrits aux Tarifs des Douanes russes d'Europe (autres que de Finlande) & aux Réglements généraux des Douanes.

+

Ces Communications sont :-

- Travaux de la Commission pour fixer les mesures & les poids de l'Empire de Russie (1) avec Atlas in-folio (2).

  Les conclusions du Rapporteur de ces travaux - Membre de la Commission nommée en 1833 - avaient, dès 1835, servi de base au système actuel des poids & mesures russes établi par Oukase de Novembre de cette dernière année.

- Note de l'Ambassade du Roi à St Pétersbourg (3), en réponse à un Résumé dans lequel, le 19 février 1843, le Ministère du Commerce.-

  1° - Soumettait, au contrôle de l'Ambassade, les informations extraites du Travail précité de la Commission;

  2° - demandait l'évaluation, en unités françaises, de quelques mesures inscrites aux Tarifs russes qui ne figurent pas au Travail de cette Commission.

---

(1) - St Pétersbourg, - 1841. 2 vol. in-4° (*)

(2). Transmis par le Dépt des Affres étrangères, le 7 juillet 1843.

(3). Id. Id. le 15 avril 1845

(*) Transmis Id. le 6 août 1842.



Pour deux mesures seulement, le Bureau des Législations étrangères manque encore d'informations suffisamment précises.

Ces deux mesures sont celles que les Tarifs russes appellent

– Tonneau de navire

– Last id.

Le last & le tonneau sont, dans la traduction des Tarifs russes deux unités importantes.

Dans l'Instruction officielle pour les Capitaines de vaisseaux qui fréquentent les ports russes (1), le last figure comme base de la liquidation des droits de navigation qui frappent la coque des bâtiments.

Doit-on supposer que, dans ce cas, cette dénomination, empruntée par les Tarifs russes aux Tarifs du Nord, comme l'Oxhoft, l'Ancre & quelques autres mesures de capacité, – exprime un solide ou une mesure cube ?

Dans un grand nombre de documents commerciaux, le last & le tonneau figurent comme base des opérations d'affrètement, &, dans ce cas, ils sont, – suivant la nature de la marchandise objet du frêt, – tantôt une mesure de capacité, tantôt une mesure de pesanteur.

En 1843, dans son Résumé, le Ministère du Commerce avait omis d'appeler l'attention de l'Ambassade sur le fait que ces deux mesures ne comparaissent, ni dans la Correspondance antérieure à 1842, – ni dans le travail de la Commission de 1841, – ni enfin dans la Note (Réponse) d'Avril 1845.

Depuis la fin de 1845, deux nouvelles Communications du Département des Affaires étrangères ont donné, sur le tonneau & le

---

(1). Traduction française, imprimée à St Pétersbourg, en 1829, par l'Imprimerie du Dépt du Commerce extérieur (*)

(*) Chap. IV. art 21 § 3. p. 12.
Chap. XVII art 118 – p. 60 & art 120 – St Pétersbourg – § 2 . p. 61
– Réval § 1. p. 67
– Ports de la Mer Noire & d'Azof. § 1 et 2 – p. 60
– Taganrog – § unique – p. 68.

last de la Douane russe, quelques indications qui ne paraissent pas suffisamment précises.

Ces Communications sont :

– Le Recueil (Swod) des Réglements des Douanes russes (1),

– Un Manuel pratique (2) publié à Mittau, par Mr Paucker, Professeur au Gymnase de cette Ville, dont le nom est cité plusieurs fois, comme autorité, dans les Travaux de la Commission de 1833 (3) & dont les recherches paraissent effectivement très consciencieuses.

On va présenter successivement les données de ces documents sur le last & le tonneau, dans leur double application en Douane & pour les transactions du Commerce.

1°. Last & tonneau de jauge

D'après le Recueil des Réglements de Douane, le diviseur de la formule de jaugeage est :

Pour obtenir la jauge en tonneaux (tunna) — 94
Id. id en lasts ———— 188 (4).

D'un exemple de l'application de cette formule à une embarcation de dimensions données, résulte, pour cette embarcation, la jauge relative ci-après (non déduit $\frac{1}{6}$ ou $\frac{1}{12}$, suivant la grandeur du bâtiment pour l'espace occupé par la chambre &a) :

Tonneaux ———— 631
Lasts ———— $315\frac{1}{2}$.

Ces deux quotients, – porte la formule, – représentent la

(1). Ce Recueil fait partie de la Collection générale des lois de l'Empire. Il est en langue russe.

(2). Practisches Rechenbuch für inländische Verhältnisse.

(3). Notamment Vol. 1. 1re partie p. 503.

(4). A ces documents on peut ajouter :
– Un Cours moyen général du frêt à Riga, en 1845, transmis par l'Ambassade du Roi à St Pétersbourg, au Dépt des Affres étrangères, et communiqué par ce Dépt au Ministère du Commerce, en 1846.
– Un État du Cours moyen général du frêt à St Pétersbourg, pour les quatre années 1842 à 1845. – Même Communicon.

capacité de l'embarcation jaugée =

Le Recueil avertit que ce mode de jaugeage est indiqué dans l'Instruction, aux Jaugeurs, du 13 Septembre 1811.

Il ajoute : –

« Art 469. Remarque 2 – Si le Subrécargue ou le Capitaine d'une « embarcation présente un certificat de jauge en Guilos turcs ou en « tonneaux grecs, on évaluera, comme suit, ces mesures en unités russes

« 66 Guilos turcs = 1 last

« $1\frac{13}{20}$ Tonneaux grecs = Id. »

Cette évaluation, aux termes d'une note du Recueil, résulte d'une décision du 5 juin 1831 (1).

Le Manuel se réfère à cette même Instruction du 13 Septembre 1811, sur le mode de jaugeage en Russie, & cite également les deux diviseurs précédemment indiqués, suivant qu'il s'agit de tonneaux ou de lasts, savoir :

— 94

— 188 (2)

Seulement, il choisit, pour l'application de cette formule, un exemple différent, dans lequel la jauge, en tonneaux & en lasts est dans le rapport suivant : –

– Tonneaux ______ 421

– Lasts ______ 210

Il se réfère, en outre, à l'article précité du Recueil des Réglements de Douane, pour le rapport du last russe au Guilo turc & au tonneau grec.

Mais il indique ce rapport comme suit : –

– 60 Guilos turcs ______ 1 last.

– $1\frac{13}{20}$ Tonneau grec ______ Id (3).

Soit :

(1) Art 469 – p. 82.

(2 à 3). 2e partie. p. 286.

Soit :

— Pour le tonneau grec, — identité parfaite avec l'évaluation du Recueil ;

— Pour le Quilo turc, — différence de $\frac{1}{10}$ avec l'évaluation du Recueil (66 Quilos pour 1 last).

Le Manuel ajoute (1) :

« Le Quilo turc pouvant contenir un poids de 69 livres russes (2),
« le poids du last russe peut être calculé à ———— 103 ½ pouds ».

Il évalue en outre, —

— Le tonneau russe, à ———— 53 ¾

— Le tonneau grec, à ———— 62 $\frac{7}{10}$ (3)

Pour les mesures russes, last & tonneau, il résulte des données comparatives du Recueil & du Manuel : —

— Que le tonneau est la moitié du last ;

— Que ces deux mesures, considérées comme unités de pesanteur peuvent être évaluées, en unités françaises, — sur la base généralement adoptée, de 16 kil. 381 pour le poud russe, — à :

— Last ———— 1,864 kil 976

— Tonneau ———— 932 488 (4).

---

(1). 2e partie. — p. 286.

(2). La livre russe = 0 kil 410.

(3). 2e partie. — p. 286.

(4). Cette double évaluation est celle qui résulte de la donnée du Recueil des Réglements de Douane, — (66 quilos pour 1 last) combinée avec celle par laquelle le Manuel établit le rapport du last au poud russe.
Il faut la réduire de $\frac{1}{10}$, si l'on prend pour base le rapport du quilo au last, adopté par le Manuel, — (60 quilos pour 1 last).

Le poids relatif des deux mesures n'est plus que : —

— Last ———— 1695 kil 433.

— Tonneau ———— 847 716.

Les deux évaluations précédentes sont comparativement de $\frac{1}{10}$ plus faibles, si l'on prend pour base de calcul l'évaluation métrique du quilo turc — 25 kil 640, telle qu'elle est donnée par la correspondance de l'Ambassade du Roi à Constantinople (*) : —

	66 quilos		60 quilos
— Last	1692 kil. 240	————	1523 kil. 016.
— Tonneau	846 120	————	761 508

Si l'on admet que le Recueil des Réglements de Douane, en comparant le last au quilo, avait en vue, contrairement au Manuel, le quilo de capacité, on aurait, pour la capacité du last & du tonneau russes, à raison de 33 lit 684 pour le quilo (**) : —

	66 Quilos		60 quilos
— Last	22 hectol 232	————	20 hectol 008
— Tonneau	11 116	————	10 004.

De ces deux données, aucune ne serait suffisante ; car ce n'est pas en mesure de capacité que s'exprime la jauge d'un bâtiment ; c'est en mesure de solidité.

(*) Le Quilo, d'après les indications fournies par l'Ambassade, est habituellement une mesure de capacité, employée surtout pour les céréales.
Il est cependant inscrit, aux Tarifs turcs, comme mesure de pesanteur, & dans ce cas, il représente, en unités métriques, le poids indiqué ci-dessus.

(**) Evaluation de l'Ambassade.

Le Manuel seul, on vient de le voir, a donné le poids des deux mesures.

Il l'a déduit du rapport du Quilo turc au Poud russe.

Or, le Quilo, en Turquie, étant habituellement une mesure de capacité pour les céréales (1), sa conversion, en une mesure de pesanteur, ne semblerait-elle pas indiquer que, dans la pensée de l'auteur du Manuel, le last & le tonneau de jauge doivent être regardés comme deux mesures de pesanteur?

Le Recueil des Règlements de Douane, en donnant le rapport légal du last russe au Quilo turc & au tonneau grec (2) n'indique pas si les mesures comparées sont des solides ou des mesures de pesanteur.

D'après le Cours moyen général du frêt à Riga, en 1845, transmis, au Ministère du Commerce, par le Département des Affaires étrangères (3), le frêt, pour Londres, dans cette période a été de 75 shillings pour 165 pieds cubes anglais (93 fr. 75 c. pour 4 mèt.cub. 6725) répondant à environ 2 lasts russes.

Les points de fait, à vérifier, sont donc ceux ci-après: -

– La jauge des bâtiments, en Russie, c'est à dire, le résultat précédemment indiqué de la formule de jaugeage (4), exprime bien, d'après la lettre des Règlements, les divisions de la capacité de l'embarcation jaugée. Mais, en Douane, les droits de navigation, dont le last & le tonneau peuvent être indifféremment la base, sont-ils liquidés sur le nombre trouvé des divisions de cette capacité, ou sur un nombre déterminé de lasts ou tonneaux de poids, auquel est ramenée, par un

---

(1). Voir, page précédente, Note (*).
(2). Ci-avant, page 4.
(3). Id., page 3. Note 4.
(4). Id., pages 3 à 5.

calcul analogue à celui du Manuel de Mittau, la capacité constatée par le jaugeage ?

– Dans la première hypothèse, la capacité du last & du tonneau de jauge est-elle uniforme pour tous les ports de l'Empire, pour ceux du Nord (Baltique & Mer Blanche) comme pour ceux du Sud (Mer Noire & Azof) ?

– Dans l'hypothèse encore de cette uniformité, que la lettre des Réglements (1) semble impliquer (2), quelle est, en unités russes, l'expression numérique du solide appelé last ?

Peut-on regarder comme exacte l'indication ci-avant du Cours moyen général du fret à Riga, en 1845, d'après laquelle le last russe équivaudrait à — 2 mèt. cub. 3362 (3) ?

Le doute qu'impliquent ces deux dernières questions provient de ce que le Recueil des Réglements de Douane & le Manuel, dans leur évaluation du last précédemment citée (4), en prenant leurs points de comparaison seulement dans les unités correspondantes du système turc (Quilo) & grec (Tonnelada), peuvent être supposés n'avoir eu en vue qu'un last usité dans les ports méridionaux de l'Empire que fréquentent les bâtiments turcs & grecs.

Le Bureau des Législations étrangères, dans le N° des Avis divers où il a inséré la traduction de l'Oukase du 26 juillet 1845 (5) a évalué le poids du last russe à ———— 982 kil. 842.

Cette évaluation a été reconnue trop foible.

Voici le motif qui l'avait fait adopter :

La lettre des Réglements, sur les droits de navigation, impliquant, ainsi qu'on l'a déjà dit, l'uniformité, dans tous les ports de l'Empire, de la base de ce droit, le traducteur

---

(1) - Instruction pour les Capitaines de vaisseaux &a. préindiquée.
(2) - Car la non-uniformité de la base impliquerait une différence dans le droit que les Réglements semblent présenter comme uniforme.
(3) - Ci-avant, p. 6.
(4) - Ib. p. 3 & 4.
(5) - Législation commerciale, N° 14 (Septembre & Octobre 1845).

du Bureau des Législations étrangères, sans donnée aucune sur le rapport du last de jauge russe au tonneau de jauge français — sur celui du last russe au tonneau russe, — avait pensé que ce droit ne pouvait être liquidé sur le last d'affrètement dont il voyait le poids, dans les ports russes, varier, suivant la nature du frêt, entre 2.400 & 7.920 livres russes (982^{Kil} & 3247^{Kil} 20) [1].

Jusqu'en 1845, les droits de navigation avaient été calculés, au Ministère du Commerce, sur un last de 2,000 Kilogr. (4,873$^{liv. russes}$) admis, on ne sait trop sur quelle autorité, & applicable au tonneau d'affrètement, non au last de jauge.

En recourant, en Octobre 1845, à quelques Métrologies dont le Ministère venait de faire l'acquisition, le traducteur trouva, dans celle de Dowsther, l'une des plus récentes & des moins incomplètes, qu'on a déjà citée, [2] que le tonneau russe, pour les ports autres que Réval & Riga, était de 2,400 liv. (984^{Kil}), — ceux de Réval & de Riga ne différant que de quelques Kilogrammes en plus.

Cette évaluation, à raison du caractère de précision qu'elle présente, & plus encore, de sa presqu'identité pour tout l'Empire, — parut une base préférable à celle de 2000 Kilogr.

On supposa que Dowsther, qui ne donne pas le nom russe du tonneau qui, à côté de ce qu'il appelle le tonneau de Russie, inscrit le tonneau de mer des autres pays — avait appliqué, au last russe, la dénomination de tonneau & l'on adopta, pour le last, le poids de ——— 982$^{Kil.}$ 842.

Cette évaluation était fausse.

On l'explique ; on ne la justifie pas.

---

(1) Dowsther — Dictionnaire des poids & mesures &c.a Bruxelles. 1840. pages 199 à 206.

2,400 liv. (60 pouds). — { Colle de poisson (Réval). / Crin.
3,200 id. (80 id.) — Cumin, — Chandelle &c.a
4,000 id. (100 id.) — Cire en paquets, — Savon &c.a
4,800 id. (120 id.) — Cuivre, fer, — huiles &c.a
6,480 id. (162 id.) — Sel (Riga).
7,920 id. (198 id.) — Id. (Réval).

(2) Id. &c.a page 540.

2. Last & tonneau d'affrètement.

En Russie, comme en France, l'affrètement des bâtiments de commerce se calcule, non sur leur capacité absolue, mais sur la quantité effective de marchandises que ces bâtiments peuvent charger, en raison de la forme de leur cale, du volume & du poids relatifs desdites marchandises.

On vient de voir, dans le Cours moyen du frêt, à Riga, en 1845, - une capacité de 165 pieds cubes anglais ($4^{\text{mèt.c.}}6725$), prise, pour une seule destination, comme base d'affrètement (1).

Dans le même tableau, pour les Céréales, le frêt, sur Londres, est calculé au Quarter d'Angleterre ($290^{\text{lit}}752$) [2].

Pour la Graine de lin, expédiée à Stettin, il est calculé sur les 24 barils comme représentant un last (3).

Mais la base de l'affrètement, en général, paraît être, en Russie, le last, comme en France, le tonneau.

En Russie, toutefois, comme en France, - comme dans tous pays commerçants, - cette base même varie presque pour chaque marchandise.

En France, l'usage & la loi ont bien consacré un tonneau moyen dont le poids est fixé à 1,000 Kilogr (4).

Mais, en dehors de ce tonneau moyen, les Règlements administratifs de la Douane admettent, pour certaines marchandises, un tonneau exceptionnel, - fixé, pour la houille, par exemple, à 1,500 Kilogr., - sur lequel se fondent certaines opérations des agents de la Douane (5)

Les Règlements de Douane russes admettent-ils

---

(1) - Ci-avant, page 6.

(2) - 4 Shillings par Quarter ($1^{\text{Fr.}}72^{\text{c}}$ par 1 hectol.).

(3) - 10 Thalers ($37^{\text{Fr.}}50^{\text{c}}$) par last.

(4) - La Douane reconnaissait, en 1816, que le poids spécial du tonneau, pour une marchandise déterminée, varie entre 350 Kil (Cannelle et Cochenille) et 1077 Kil (marchandises en vrac) [*]

(5) Lois et Règlements des Douanes - Vol. 20 - 1838 - Circulaire du 28 7bre. N° 170.

(*) Lois &c. id Vol. 9 - p. 513. Circulaire du 30 Nov. 1816. N° 226.

aussi : –

– Un last moyen pour l'ensemble des opérations de cette Administration ;

– Un last exceptionnel pour certaines marchandises ?

Le Recueil des Règlements de Douane & le Rapport de la Commission de 1833 ne donnent, à cet égard, que des indications trop peu précises & surtout trop peu identiques.

On lit, par exemple, au Rapport imprimé, ~~on l'a déjà dit~~, en 1841.

« A Rével, le tonneau de Sel a 4 loofs & la last de Sel, 18 « tonneaux de Sel. Delà, il suit que le tonneau de Sel est égal à 6,46 « tchetverics & la last de Sel à 14,535 tchetvertes russes.

« Les mesures susnommées s'emploient, non seulement pour les « céréales, mais aussi pour les graines de lin & de chanvre, – pour les pois « les lentilles, les pommes de terre, les fèves &c.a ; le tonneau de Sel est « aussi employé pour mesurer la Chaux.

« A la Douane, pour prélever l'impôt du Sel, on emploie un « tonneau de Sel particulier qui se rapporte, au tonneau de Sel ordinaire, « comme 3 à 4 (1). »

Le Rapporteur de la Commission aurait dû écrire la tonne de Sel, pour éviter, entre cette mesure & le tonneau de jauge, une confusion sur laquelle on va revenir tout à l'heure (2).

Le last ordinaire de Sel, à son compte, représente, à Rével, une capacité de ———— 30 hect. 509, soit 3050 Kilogr. 900 (3).

La tonne ordinaire de Sel ———— 1 700, — 170 143

Il avait dit, quelques pages avant : –

« A Riga, la last de Sel contient 18 tonneaux (tonnes) ou 14 tchetvertes (4) 675 (5) »

Ce last égalerait donc ———— 24 hect. 506, soit 2450 Kilogr. 60.

Cette tonne ———— 1 361, — 136 10.

---

(1) – Rapport &c.a Vol. 1. Additions p. 504

(2) – Page suivante, alinéa 4, et note 3.

(3) – L'hectolitre de Sel, pèse, en général, 100 Kilogr.

(4) – Le tchetverte russe = 209 lit. 9007.

(5) – Page 501 – Alinéa 6.

Pour Riga, le Rapporteur ne signale pas de last ou tonne, spécialement employés en Douane, comme à Rével.

A Mittau, d'après le Rapporteur, le last, pour le sel, serait le même qu'à Riga (1).

Au Recueil des Réglements de Douane, on lit :

« Art. 728. Pour le sel étranger, importé en vrac dans les ports des Gouvernements de la Mer de l'Est (2). . . la quantité totale des chargements peut être évaluée en multipliant le nombre des tonnes (botchka) [3] importées, par les poids ci-après, qui représentent le poids d'une tonne (4) :

			po.	liv	kil.
Sel de France (5)	Hières (Iles)		9	"	(147 429)
	Marseille		9	10	(151 524)
	Cette		9	20	(155 619)
	La Rochelle		8	20	(139 338)
	St Martin (Ile de Rhé)		8	10	(135 143)
	Sables d'Olonne		8	20	(139 338)
	Noirmoutier		8	"	(131 648)
	Le Croisic		8	20	(139 238)
Sel de Portugal.	St Ubes		9	"	(147 429)
	Lisbonne				( )
Sel d'Angleterre	Liverpool. . .	en masses	15	.	(245 715)
		concassé	8.	5 [6]	(133 095)

On le voit, les indications des deux documents, l'un officiel, l'autre semi-officiel, diffèrent sur bien des

---

(1). Page 505. Alinea 6.

(2). Courlande, Esthonie, Livonie.

(3). Il ne faut pas confondre la botchka (tonne de marchandises) avec la tumma (tonneau de mer [*]) que les Réglements russes distinguent toujours l'une de l'autre.

(4). Recueil des Réglements &c.a page 127.

(5). En 1845.

(6). Recueil &c.a Supplément à l'art 728. p. 449.
Le Tableau annexe du Recueil donne le poids relatif des sels d'Egypte, d'Italie, d'Espagne &c.a

(*) Ci-avant, page 3.

points.

D'après le Rapporteur :–

– 1°. Le last & la tonne de sel seraient, en Douane, une mesure de capacité;

– 2°. Ce last & cette tonne, pour les opérations de la Douane, ne seraient pas, à Revel, les mêmes qu'à Riga & à Mittau;

– 3°. Ce last & cette tonne seraient, à Revel, la base du paiement de l'impôt sur le sel;

– 4°. Ce last & cette tonne de Douane seraient, toujours à Revel, de ¼ plus petits que le last & la tonne du commerce, – ce qui semble impliquer un last & une tonne de capacité & de poids uniformes pour tous les sels étrangers, sans distinction de provenance.

D'après le Recueil des Réglements :–

– 1° Le last & la tonne de sel, dans les Douanes des trois Gouvernements de la Mer de l'Est seraient, tous deux, mesures de pesanteur, la tonne étant toujours, comme base d'opération, une mesure de pesanteur;

– 2° Le last, ou plutôt la tonne, pour le mesurage du sel dans ces trois Gouvernements, seraient le last & la tonne de Riga.

– 3° Ce last ou plutôt cette tonne seraient, en Douane, la base légale de l'évaluation des chargements de sel arrivant en vrac. – Les Réglements cités n'en font pas une base d'impôt & on le conçoit, le droit, en Douane, se payant, à l'entrée, dans tout le Nord de l'Empire, d'après le poids.

– 4° Ce last ou plutôt cette tonne, dont les Réglements ne donnent pas la proportion au last & à la tonne du commerce, – représenteraient, pour la Douane, une pesanteur très diverse, suivant leur provenance, non seulement de telle ou telle contrée d'Europe, mais même des différents marchés d'une même contrée.

Entre les données du Rapporteur de la Commission

de 1833 & celles du Réglement général des Douanes, il n'y a pas d'hésitation possible, surtout quand la pratique des Douanes est le fait à constater.

Le Manuel du Professeur Paucker a purement & simplement reproduit les données du Recueil officiel. Il ajoute que la décision du Ministère des Finances qui a prescrit, en Courlande, l'application de la tonne de Riga avec ses pesanteurs diverses, comme base de mesurage du sel, porte la date du 5 Avril 1835 (1).

Pourquoi les détails qui précèdent ?

Pour donner un nouvel exemple de l'embarras des traducteurs du Bureau des Législations étrangères sur la valeur métrique de certaines mesures étrangères, même en présence des documents officiels.

Ces détails peuvent permettre de juger ce que pouvaient être, pour eux, le last & la tonne de sel comme base des opérations de la Douane, avant 1845, c'est-à-dire, avant la communication du Rapport, du Recueil & du Manuel, quand, pour unique ressource, ils avaient les données, sans garantie, de la Métrologie de Dourstkev, où, pour ce last de sel, ils trouvaient, avec l'évaluation métrique, déjà citée, du last de Rével qu'on va reproduire, celles qui vont être simplement indiquées comme point de comparaison avec les données officielles.

Rével –	Sel de toute provenance ____	7,920 liv. russes.	(3243 kil 438).
	Id. de France, en vrac ____	5,750 id	(2358 864).
	Id. de Lisbonne (C. de France).		
	Id. d'Angleterre – Liverpool ____	5,600 liv. anglaises.	(2539 846).

Inutile de faire ressortir l'incohérence de ces données avec

(1). Manuel &c. 2e Partie. p. 267 Alinéa 6.

les données officielles.

Le Rapport sur les travaux de la Commission de 1833 établit nettement l'emploi, sur le littoral russe de la Baltique, de deux espèces de last, celui de la Douane, celui du Commerce.

Il établit, ainsi qu'on la vu, que, à Rével, le last & la tonne, pour le Sel, sont employés pour le mesurage d'un grand nombre d'articles importants :

Last . . . { Céréales
Menus grains. – Pois, Lentilles, Fèves &c.
Graines de lin & de chanvre.

Tonne . . . . Chaux.

Le Rapport semble restreindre, au Sel, l'emploi en Douane, d'une tonne, &, par suite, d'un last inférieur à la tonne & au last du Commerce.

Cette restriction existe-t-elle?

Les Réglements officiels viennent d'établir, – pour un seul article, le Sel, – l'emploi, en Douane, depuis 1836, d'un last & d'une tonne spéciaux.

Dans les opérations d'affrètement, par le Commerce, la tonne, dite Ordinaire, reste-t-elle, pour le Sel, la base des opérations du Commerce?

Cette base, dans les Ports de la Baltique, est-elle, pour le last, diverse dans chaque port?

Pour les autres marchandises, grains &c.a varie-t-elle également?

Les limites, dans lesquelles doit être renfermée la

présente Note, ne permettent pas d'entrer, pour chaque marchandise, dans les détails qu'on a donnés pour le last & la tonne de Sel.

On se bornera à un rapprochement de quelques indications numériques pour trois marchandises importantes, les Grains, — les Graines de lin & le Suif.

1. Grains.

Le last est indiqué, comme suit, dans les documents qu'on a cités:

Rapport de la Commission.

		tchets.		hectol.
Riga - 5 espèces	Seigle	14	766	(30 99).
	Blé, Orge, Sarrazin	15	750	(33 06).
	Avoine, Menus grains	19	688	(41 33).
Révél		14	535	(30 51).
Mittau - (C. à Riga.)				

Bourstber.

Riga . . .	Seigle	15	"	(30 73).
	Blé, Orge	16	"	(32 78).
	Avoine, Menus grains	20	"	(40 97).
Révél		24	tonnes	(28 39).
Mittau	Avoine, Malt	60	loofs	(41 19).
	Autres grains, Menus grains	48	id	(32 95).

Les données du document semi-officiel & de la Métrologie belge ne présentent que des différences légères.

2. Graines de lin.

Rapport de la Commission

	tchetv.		hectol.	
Riga (Last de semences) [24 loofs] ———	7	7/8	(17	38).
Rével ———	14	555	(30	55).
Mittau (C. à Riga).				

Dourstber.

Riga (24 tonnes ou 48 loofs) ———	16	"	(32	95)
Rével ———	24	tonnes	(28	39)

Ici, la discordance est frappante.

L'embarras des traducteurs du Bureau des Législations étrangères est facile à apprécier.

Sans doute, entre les données du Rapport de la Commission de 1833 & celles de Dourstber, le Bureau ne peut hésiter.

Mais on vient de voir les données du Rapport sur le last de Sel en complet désaccord avec celles des Réglements des Douanes.

On a vu, précédemment, qu'au Cours moyen du frêt, à Riga, en 1845, le frêt, pour les graines de lin, est calculé sur le last de 24 barils.

Ce baril est-il la tonne ou botchka[1] que le Rapport sur les travaux de la Commission de 1833, évalue à 2 loofs de Riga ou 137 lit. 760 (2) ?

A ce compte, le last de graines de lin représenterait 48 loofs de Riga (28 hectol. 930).

---

(1) - Ci-avant - page 11. Note 3.

(2). Le loof de Riga (21 Garnetz de Russie) = 68 lit. 88.

Mais ce last serait, de 1/3, plus fort que celui du Rapport de la Commission de 1833.

On vient de voir, en effet, -

- Que ce Rapport n'admet, pour le last de graines (semences) que 24 loofs;
- Que ce loof est précisément la moitié de la tonne,

Dourstheo donne, pour le last de graines de lin, à Riga, une évaluation double précisément de celle du Rapport.

Mais on a remarqué qu'il le suppose composé de 48 loofs ou 24 tonnes.

Son évaluation est précisément celle du Cours moyen du frêt en 1845.

Quelle était l'autorité de Dourstheo? Il ne l'indique pas.

L'autorité du Cours moyen doit-elle prévaloir sur celle du Rapport?

C'est une question sur laquelle on ne peut prononcer à Paris.

3. Suif.

En Douane, le droit, à l'exportation, sur les suifs russes, est perçu au Berkovetz (1).

Mais le last paraît être la base des transactions du Commerce de St Pétersbourg pour l'affrêtement.

D'après un État du Cours moyen général du frêt, à St Pétersbourg, de 1842 à 1845,(2) le frêt est calculé sur la

---

(1) - Tarif de 1842.

(2) - Ci-avant - p. 3 Note 4.

case de 2000 kilogr. par last, pour les marchandises lourdes & encombrantes, c'est-à-dire, le Suif, la potasse & la chaux (1).

Dans la lettre d'envoi de ce Tableau par l'Ambassade de France, le last de Suif est calculé à 120 pouds brut (1965 kilogr. 72) soit, environ, 2 tonneaux de France.

Cette mesure ne figure pas au Réglement officiel pour les trieurs, dans le port de St Petersbourg, publié, en langue française, à St Pétersbourg, en 1831.

La seule mesure que ce Réglement désigne est la tonne (botchka).

Il donne seulement les règles de la fixation des tares, à raison du conditionnement matériel des tonnes, - du pesage de ce fût, dont le poids relatif peut varier &c.

Il ne présente aucune indication, -

- Sur le poids absolu de la tonne (fût & Suif);
- Sur le rapport de cette tonne au last.

Le Rapport sur les travaux de la Commission de 1833 ne contient aucune donnée sur le last & la tonne de Suif.

Dowsthe évalue le last de Suif, comme l'Etat préindiqué de l'Ambassade, à ______ 120 pouds ou 4,800 livres russes,

Soit ______ 1,965 kilogrammes.

Il ne donne pas d'évaluation spéciale pour la tonne.

---

(1). Pour les autres marchandises, cet Etat ne donne ni case d'affrètement, ni taux de frêt.

On a vu précédemment qu'à Revel, le last de chaux est évalué à 3,050 kil ou 30 hectol. 50 g (*)

(*) Ci-avant, p. 10 alinéas 7 & 10.

Conclusion.

Pour des articles qui, comme les grains, les graines de lin, le suif, occupent une place importante dans le commerce des ports russes du Nord, – le Bureau des Législations étrangères aurait intérêt à connaître, d'une manière précise, –

– En ce qui concerne les grains –
– Si le last d'affrètement varie dans la proportion indiquée ci-avant, pour les trois ports qu'on vient de désigner?
– Si les évaluations, en hectolitres, présentées par le Rapport de la Commission de 1833 & par Doursther, doivent être réputées exactes?
– Quel est, dans les transactions habituelles de la Douane & du commerce, le poids moyen du last de grains?

– En ce qui concerne les graines de lin, –
– Si, comme on doit le supposer, le last varie, pour les ports préindiqués, dans la proportion donnée par le Rapport de la Commission de 1833?
– Dans l'affirmative, – quel est le poids moyen, en Douane & dans les usages du commerce, – du last de graines?

– En ce qui concerne le Suif, –
– Si, pour les expéditions du Commerce, le poids du last, à St Pétersbourg, est bien 120 pouds ou 4800 liv. russes, donné par l'Ambassade de France & par la Métrologie de Doursther?
– Quel est le poids moyen de la tonne?

– Pour les marchandises autres que sels, grains, graines, suif &a –
– Si le frêt se règle, en général, sur une pesanteur moyenne

de 2000 Kilogrammes, ou, - comme en France, sur une pesanteur variable pour chaque marchandise ?

- Dans cette dernière hypothèse, - quelle est la base adoptée pour quelques unes des marchandises importantes en Douane & dans l'usage du Commerce ?

Poids & Mesures de Finlande.

On a annoncé, au Commencement de la présente Note, que les observations, qui y sont consignées, ne portent pas sur les mesures inscrites aux Tarifs & Réglements spéciaux de la Finlande (1).

Le Ministère du Commerce n'a eu connaissance de ces Tarifs & Réglements qu'à une époque toute récente (2).

L'étude n'a pu encore en être faite.

Les deux Tarifs d'entrée & de sortie, communiqués par le Département des Affaires étrangères, à la date d'Avril 1839 (3), sont rédigés en finlandais ou plutôt en Suédois.

Une traduction russe, publiée en 1841, a été jointe à cette communication, qui renferme, en outre, un assez grand nombre d'actes portant interprétation ou modification du Tarif, qui ont été rendus depuis 1839.

Le seul document, que le Ministère possède sur les poids & mesures de Finlande, est une Note avec annexes, insérée au 1er Volume du Rapport de la Commission de 1833 (4).

De cette Note, il résulte que les poids & mesures, ayant cours légal en Finlande, sont ceux de Suède.

Elle ajoute (1841) que ce renseignement est extrait d'une Communication adressée de Helsingfor en Avril 1833, à Mr le Cte Cancrin, Ministre de l'Intérieur en Russie. des Finances

---

(1). Page 1. alinea 1.
(2). Communication du Dépt des Affes étrangères du 3. Xbre 1845.
(3). Helsingför - Cette Note a été publiée par un Employé Supérieur des Douanes.
(4). Note p. 133.
— Addition p. 496.

On suppose que les données de la Note du Rapport répondent aux besoins de la traduction des tarifs finlandais, dans lesquels les cases de la tarification paraissent, du reste, peu nombreuses.

Division du Commerce Extérieur.

—

Bureau des Législations Étrangères.

—

Mars 1851.

—

Mission de Mr. Leouzon-Ledue en Russie.

—

Instructions au point de vue de la législation commerciale.

—

Dans les présentes Instructions, deux parties distinctes, —

— L'application aux produits étrangers du nouveau tarif des droits, ses conséquences pour l'importation en général, et pour l'importation de la France, en particulier,

— Les bases mêmes de quelques uns des droits qui frappent la marchandise ou la coque des bâtiments.

I Nouveau tarif des droits. Son application.

La législation des douanes russes vient de subir d'importantes modifications.

Pour le commerce européen, un nouveau Tarif général a été publié, le $\frac{13}{25}$ Octobre 1850. Il est en vigueur

depuis

depuis le 1er Janvier.

Ce Tarif embrasse, dans sa sphère d'action, — aux termes du paragraphe 1er des Règles générales pour sa mise à exécution, —

— Toutes les Douanes de terre & de mer,

— de l'Empire;

— du Royaume de Pologne;

— Toutes les Administrations réunies de quarantaine et de douane des provinces transcaucasiennes, étab. sur la Côte Orientale de la Mer Noire;

— La Douane de Tiflis, en ce qui concerne les marchandises importées, de l'Etranger, par la mer Noire et transportées, de Redoute Kalé ou de Soukoumkalé, à Tiflis (1.)

Il règle les conditions, dans toutes ces Douanes, —

— De l'importation;

— de l'exportation.

A l'exportation, les marchandises forestières seulem. restent soumises au régime que leur avait imposé, en 18.. le Tarif spécial confirmé par Oukase de 1820. (2.)

Ce Tarif a remplacé les deux Tarifs distincts, qu. avant Janvier 1851, régissaient

— la Russie, dans son commerce avec les autres Pays de l'Europe. — Tarif du 28 Novembre 1841.

— le Royaume de Pologne. — Tarif du 19 Septembre / 1 octobre 1843.

Dans la Russie d'Europe, le Gd Duché de Finlande reste toujours soumis à son Tarif spécial, bien

---

(1.) Règles générales pour l'application du Tarif. § 1, page 157.

(2.) Exportation, IIe Tableau n° 18. Marchandises forestières, page 94.

que le Tarif Gal. d'Octobre 1850 ne rappelle pas expressément cet Acte, comme l'avait rappelé le Tarif Général de Novembre 1841. (1).

Pour les Provinces transcaucasiennes, dans le nouveau Tarif, le régime des importations et des exportations reste limité aux frontières et aux marchandises expressément désignées par ce Tarif. (2).

Les autres frontières les autres marchandises continuent à être régis, soit par le Tarif spécial aux Provinces, soit par le Code des Douanes de l'Empire. (3).

Le nouveau Tarif général présente, pour le fond et pour la forme, d'importantes et nombreuses différences avec celui de 1841.

Pour la forme, ces différences ont été, tout d'abord, l'objet d'un travail spécial au Ministère.

Pour le fond, elles ont été attentivement étudiées, dans les bureaux, en présence, à la fois, —
— de la correspondance du Départemt. des Affaires Etrangères;
— des rapports nombreux et intéressants, fournis par M. Fleury, sur les résultats de sa récente Mission en Russie.

Au point de vue de l'intérêt français, l'Ambassade de France avait immédiatement signalé, dans un travail étendu, les avantages que fait le nouvel acte à un grand nombre de produits français, de l'industrie parisienne spécialement.

Ces résultats ont été portés à la connaissance du Commerce par la voie du Moniteur Universel.

(1) Règle générale, &c. § 1. page 171.
(2 et 3) Règle générale, &c. § 19 à 22, pages 168 et 169.

A l'avance, ils avaient été en majeure partie annoncés aux comptes-rendus des recherches, par lesquelles Mr Fleury s'était mis en mesure de répondre aux questions que lui avaient posées les Instructions du 9 Mai 1850, de fournir les renseignements qu'elles lui demandaient.

Dans ces recherches exposées avec beaucoup de netteté, Mr Fleury avait, en général, puisé les informations à des sources sûres, puisque la publication du nouveau Tarif les a pleinement confirmées.

Au point de vue de l'intérêt autrichien, un travail de comparaison, entre les deux Actes de 1850 et de 1841, a été publié par l'Administration autrichienne. Ce travail a été, dans les bureaux du Ministère, l'objet également d'une étude attentive.

Les Bureaux ont suivi, avec soin, dans les Revues, dans les Journaux anglais, belges, néerlandais, - les appréciations diverses du nouvel Acte russe au point de vue de l'intérêt respectif des Pays-Bas, de la Belgique, de l'Angleterre, dans celles de ses dispositions qui touchent, plus directement, l'intérêt commercial et industriel de chacune de ces Puissances.

Le nouveau Tarif compte, en ce moment, trois mois d'application.

Les résultats, consignés dans les travaux, dans les documents, dans les feuilles qui viennent d'être sommairement

rappelés, ont été constatés, — ou au moment même de l'apparition de l'acte, — ou quand il n'avait encore subi que l'insuffisante épreuve des premiers jours de son exécution, à une époque de l'année, d'ailleurs, où la mer n'est pas encore ouverte.

Celle des trois mois écoulés depuis le 1er Janvier doit permettre d'en juger, avec un peu plus de netteté, les conséquences pour les grands intérêts soumis à son action, mais toujours sur des opérations nécessairement encore un peu restreintes.

En France, à Paris particulièrement, certaines modifications avaient dû être accueillies avec une satisfaction vive.

Des expéditions nombreuses ont été immédiatement faites par les industries pour lesquelles le poids des droits de 1841 a été allégé.

Ces expéditions, obligées d'emprunter la voie de terre, n'ont pu comprendre que les articles auxquels leur valeur, sous un volume relativement peu considérable, permet de supporter les frais de l'envoi par terre.

Avec la réouverture de la navigation va commencer l'épreuve sérieuse, positive, et sur une large échelle, des conséquences des tarifications nouvelles.

Ces conséquences sont, pour le Ministère du Commerce, d'un vif intérêt.

L'attentive constation en est recommandée au zèle intelligent de Mr Leouzon Leduc.

Au point de vue, tout d'abord de l'intérêt français, ses observations fourniront, au Ministère, un utile moyen

de

de contrôle de celles qu'il continuera de recueillir dans la correspondance du Dépt. des Affaires Etrangères dans les publications particulières auxquelles, en France, ne peut manquer de donner lieu l'intéressante question des résultats du nouveau régime des Douanes de l'Empire sur un marché auquel la France a fourni, en produits de son sol et de son industrie, une valeur de —

— En 1848 — 14,515,290 f^cs (valeurs de 1848)
— En 1849 (id. de 1849)

Les observations de M. Léouzon Leduc devront s'étendre aux résultats qui pourront être constatés pour le commerce des Puissances dont la France rencontre surtout la concurrence sur ce vaste marché, où il lui importerait tant d'accroître la somme de ses débouchés.

Les faits qui apportent, au Ministère, les documents officiels ou privés dont il cherchera à toujours s'entourer ont besoin de trouver un point de comparaison, une sorte de criterium dans ses Agents immédiats.

Aux résultats matériels de l'importation française et étrangère ne devront pas se borner les études de M. Léouzon Leduc.

Vraisemblablement, ses relations avec les Chefs de quelques unes des maisons françaises de commerce de St.-Pétersbourg, l'auront mis à même déjà de juger ce qu'elles espèrent de la nouvelle législation des Douanes, ce que laissent encore à désirer pour l'industrie de la France, les concessions importantes que vient de lui

faire cette législation.

Le contre-coup de ces concessions pour les industries russes, dont la protection du Tarif de 1841 avait provoqué, soutenu la concurrence avec les produits français, a dû déjà se faire sentir à ces industries. Leurs doléances actuelles, leurs appréhensions pour l'avenir, ont dû déjà se formuler à St-Pétersbourg, à Moscou et sur les autres grands marchés de l'Empire.

Ces espérances, - d'une part, - ces doléances et ces appréhensions, d'autre part, - sont des éléments importants de l'appréciation des effets du nouveau Tarif.

Mr Léouzon Leduc est invité à les consigner, avec soin, dans ses études sur cet acte.

Ce qui précède, on le voit, se rapporte aux conséquences du Tarif en ce qui concerne la Russie proprement dite.

Dans sa lettre du 11 Février, Mr Léouzon Leduc indiquait, comme une grave mesure, la suppression de la ligne de de Douane qui a séparé, jusqu'à la fin de 1850, la Russie de la Pologne, et l'application d'un commun Tarif à ces deux vastes divisions du Marché russe.

L'étude des conséquences de cette mesure pour les relations de l'Empire surtout avec la Prusse et l'Autriche, sera le complément des observations de Mr Léouzon Leduc.

On ne peut trop la recommander à toute son attention.

II Bases de

II Bases de quelques uns des droits inscrits aux Tarifs russes.

A l'époque de son départ pour sa mission de 184[illegible] le Ministère avait, par des Instructions spéciales, signalé à ses investigations, les lacunes que présenten[t] les documents du Bureau des Législations étrangères, sur un certain nombre de mesures de pesanteur, de conten[ance,] de solidité qui, dans les tarifs russes, servent de base à des droits importants de ces tarifs, aux opérations commerciales les plus courantes.

Le 1er Décembre 1846, Mr Léouzon Leduc écrivait de St-Pétersbourg:

„Les renseignements, qui nous sont demandés par le bureau des Législations étrangères, au sujet du last et d[u] tonneau de jauge et d'affrètement, sont excessivement difficiles à recueillir.

„En dehors de l'Adon officielle, nous n'avons trou[vé] personne qui pût nous aider à résoudre les questions qui y sont proposées, et à établir une théorie précise.

„Quant aux Employés avec lesquels nous nous sommes mis en rapport, ils nous ont promis de satisfaire à nos questions. Mais pour cela ils ont dem[andé] un délai....”

Avant l'expiration de ce délai, Mr Léouzon Leduc avait quitté la Russie.

Les incertitudes du bureau des Législations étrangère[s] restent ce qu'elles étaient en 1846.

Elles auraient pourtant besoin d'être levées.

Le bureau ne peut que se référer à ses Instructions de 1846, et les recommander de nouveau, à toute l'attention de Mr Léouzon Leduc.

Les Employés qu'il avait alors consultés, seront peut-être à même de lui fournir les informations sans lesquelles certains droits, on le répète, et des droits très-importants, ne peuvent être évalués d'une manière suffisamment précise.

Mr Léouzon Leduc, en 1846, insistait sur la difficulté d'établir une théorie précise pour résoudre les questions de poids & mesures posées dans les Instructions qu'on vient de rappeler.

Il s'agissait simplement d'un point de fait à constater.

Qu'est-ce qu'un last de jauge, - un tonneau de jauge &a, pour la Douane russe -

- dans les ports de la Baltique
- dans les ports du Midi?

Quelle est, pour les Employés de la Douane russe, la capacité absolue des deux solides, - leur capacité relative aux deux extrémités de l'Empire?

Au Nord, la mesure doit être une, à peine d'inégalité dans la perception du droit.

Au Midi, la mesure doit être une également, par le même motif.

Quelle est sur la Baltique et dans le Midi, pour le tonneau d'affrètement ou d'encombrement, le poids en Douane, et dans les grands ports le poids également, sur lequel sont assis certains droits, sont réglés les grandes

opérations

opérations de prêt, de vente &c.^a

En Douane, pour un droit un, la base doit être une.

Dans les transactions du commerce, la mesure peut varier, en raison du port d'expédition, de la marchandise expédiée.

Dans le dernier cas, quelques indications pratiques au moins pour les grands Centres du Nord.

Les Instructions de 1846 ne se rapportaient qu'au last et au tonneau.

Leur étendue démontrait seule l'importance de ces deux mesures.

En 1850, de nouvelles incertitudes viennent de se produire pour deux mesures qui sont, au tarif des 5 Octobre dernier, comme à celui de 1841, - la base des droits sur les eaux-de-vie et les vins.

Veut-on juger de la gravité de ces incertitudes?

Qu'on jette les yeux sur la publication ci-jointe du Ministère, - page 4, note 1.

Inutile d'insister sur la nécessité, pour le Ministère d'être fixé à cet égard, d'une manière précise.

On signale, tout particulièrement, à l'attention de M. Léouzon Leduc, cette évaluation de l'Oxhoft.

Ce sont là des détails sur lesquels les discordances des documents devant lesquels le Ministère est placé, doivent, de toute nécessité, disparaître./.

Division
de
Commerce extérieur

Bureau
du Mouvem^t gén^l du Com^ce
de la navigat^on.

Mission dans le Nord de l'Europe

Instructions au point de vue des Faits commerciaux

M. Léouzon Leduc offre de transmettre au Département de l'Agriculture & du Com^ce les renseignemens de statistique commerciale qu'il aura pu recueillir dans le cours de son voyage en Danemark, en Suède, en Norwège et en Russie. Le Département accepte cette offre

La Russie par exemple publie chaque année depuis 8 ou 10 ans, un tableau officiel de son commerce extérieur, qui, pour les diverses branches d'opérations, paraît laisser fort peu à désirer. C'est sur ce document que la Division du commerce extérieur a formé les comptes rendus qu'elle a successivement publiés dans la collection des Avis divers. Le N°. 235 joint à cette note, résume d'après cette source les résultats de 1843. Les annexes N°s 10, 11, & 12 y ajoutent des faits d'une date plus récente.

La Suède publie également chaque année le Collége Royal du Commerce, fait connaître les opérations des ports

du Royaume et en particulier de Stockholm le N°. 264 ci-joint des Avis divers l'a résumé le dernier rapport parvenu au Ministère; l'Annexe N°. 4 y ajoute des renseignemens fournis en partie par la correspondance consulaire.

Jusqu'ici nulle publication officielle n'a été établi les opérations de la Norvège. Son commerce, qui s'exerce presque exclusivement sur les bois & la pêche ainsi que sur les produits coloniaux tirés des entrepôts anséates, s'effectue en partie par l'intermédiaire des ports suédois & le rapport dont il a été parlé plus haut en mentionne suffisamment les résultats. La pièce N°. 6, fournit en outre quelques données sur la navigation Norvégienne, spécialement dans ses rapports avec la France.

Quant au Danemarck, il ne publie habituellement que les mouvement du Sund, c'est-à-dire l'intercourse de navigation de Baltique en Mer du Nord, et vice versâ, à travers ce détroit. C'est sans doute un objet fort important & d'un grand intérêt, mais à proprement parler c'est bien plutot le commerce de la Baltique que les opérations commer

du Danemarck lui même. Le N.° 169 ci-inclus des avis divers donne les résultats comparés pour plusieurs années, des mouvemens du Sund; l'Annexe N.° 5 fournit des renseignemens pour 1844, en ce qui concerne le Commerce du Danemarck, la note fournit plus loin quelques renseignemens qu'on peut considérer comme officiels, mais qui sont excessivement restreints & à tous égards insuffisans; il conviendrait de chercher à en recueillir de plus étendus.

La Finlande, enfin, étant le but spécial de la Mission de M. Leduc, on s'est attaché, dans le cours de cette note à résumer ses opérations commerciales, qui, pour la majeure partie s'effectuent par mer avec la Suède, le reste alimentant l'intérieur de l'Empire Russe & spécialement Novogorod & Moscou.

Les renseignemens que vont donner les pièces annexes suivantes peuvent donc être considérés comme complétant, pour répondre à la demande de M. Leduc, les documens imprimés joints à la présente note. En les lui communiquant, on appelle spécialement son attention sur les points ci-après:

Infériorité de notre navigation dans la Baltique. Les causes en sont débattues dans l'annexe N°. 10 et aussi en ce qui concerne la Norvège, dans celle N° 6. Il importe de rechercher si la question y est complètement & exactement établie et de vérifier les faits & assertions qui y sont présentés en signalant avec soin tout ce qui, dans l'opinion du délégué, pourrait paraître de nature à améliorer notre situation commerciale.

État industriel des pays. Le Département du Commerce est en général moins bien renseigné sur cet objet que sur le fait même des transactions extérieures telles que les constatent les relevés de Douanes. Il importerait donc de réunir sur ce sujet des données récentes et positives. Ce qu'on vient de dire s'applique d'ailleurs moins à la Russie qu'aux autres pays du Nord. Ses progrès manufacturiers en effet, sont connus, suivis, au Département du Commerce et les annexes N°. 11 & 12 sur les industries de Moscou et la Manufacture des cotons, ainsi que le document N° 13 ci annexé, prouvent que sur ce point il reste assez peu à apprendre. L'annexe N° signale aussi quelques faits sur l'état industriel

de la Norvège. En somme, les faits marchent, grandissent, il est important de les signaler, et d'être tenu au courant, et tout ce que M. Leduc recueillera de nouveau & de précis sur ce point sera accueilli.

<u>Progrès de la Navigation à Vapeur dans la Baltique.</u> La pièce N.° 5 fait connaître qu'une grande impulsion est donnée à cette navigation spéciale qui a un grand intérêt pour nous attendu qu'elle convient parfaitem.t à notre commerce d'expédition dont les produits sont peu encombrans.

Il conviendra d'examiner en outre jusqu'à quel point peuvent être suivis de succès les essais faits par la Suède pour créer, à l'aide de ses canaux intérieurs, une voie rivale à la navigation du Sund.

<u>Consommation des produits Français.</u> L'examen de nos tableaux de Douanes constate qu'il y a quelque amélioration dans l'ensemble de nos expéditions de l'espèce pour les pays du Nord Européen. Il conviendrait de recueillir les observations qui peuvent être faites sur la qualité des produits que nous y exportons actuellement.

Les

Les plaintes qui se sont élevées dans le temps, paraissent avoir porté quelque fruit auprès de nos expéditeurs ; c'est un fait dont il serait utile de s'assurer, ainsi que de tous ceux qui se rattachent à l'état actuel, ou possible dans l'avenir de nos exportations. Pour n'en citer qu'un seul, il serait à propos d'examiner si la condition économique ou sociale du pays, ports ou populations s'est assez sensiblement améliorée pour qu'on puisse espérer de voir s'y créer, s'y étendre des habitudes plus générales, une demande plus active de nos articles de goût et de luxe.

<u>Influence de la réforme du tarif britannique sur le Commerce des pays à grains de la Baltique.</u>

Ce n'est pas seulement sur l'état économique de la Gde Bretagne que la réforme douanière de Robert Peel exercera une influence considérable ; on doit s'attendre qu'elle modifiera profondément aussi les conditions commerciales des grands pays à grains ; et tous ceux qui forment le littoral méridional de la Baltique sont, comme on le sait, dans ce cas.

C'est

C'est par Riga, Memel, Koenigsberg, Dantzick, qu'affluent les grains de Courlande, de Podolie, de Pologne, de Prusse, dont l'Angleterre fait chaque année d'importans chargemens, et l'élan que va y trouver le commerce des céréales créera certainement pour le Royaume Uni de nouvelles facilités à élargir le débouché que rencontrent ses articles manufacturés dans les pays de Baltique.

Il sera à propos d'étudier avec attention ce mouvement & de se tenir au courant des conséquences qu'il peut faire naître tant pour le régime douanier des pays du Nord que pour la marche de nos propres transactions.

On signale encore à l'attention de M. Leduc les autres & nombreux renseignemens qu'il importe de recueillir sur la navigation, le commerce, le régime commercial, les travaux & procédés industriels, la production & la consommation des pays ou localités, le prix des objets, des salaires & des transports, les voies de communication &a &a. De tels élémens s'offrent naturellement à l'esprit de tout homme ayant mission d'étudier l'état économique d'un pays, et le Département du Commerce attend, sur ce point, de M. Leduc, d'utiles

informations. Il conviendra que, pour l'étude des relations de la France avec les pays du Nord, il se munisse du dernier Tableau de commerce publié par l'Adm.on des douanes. Les états de puissances p. 9 à 12, & les relevés de navigation p. 585 à 600 lui fourniront toutes les indications désirables.

Rapport adressé à son Excellence Monsieur le ministre de l'agriculture et du commerce, par M. Léouzon Leduc chargé d'une mission commerciale dans les pays du nord de l'Europe, sur l'état industriel de la Finlande.

Viborg le 4 Novembre 1847

Viborg le 4 Novembre 1847

Monsieur le Ministre,

Au commencement de cette année, j'ai eu l'honneur de transmettre à votre excellence une série de notes concernant l'état commercial et industriel de la Russie. Ces notes étaient en partie complètes, en partie incomplètes. Pour poursuivre le développement de ces dernières, et en même temps pour embrasser avec plus de fruit les autres travaux que vous aviez recommandés à ma diligence, je vous proposai de m'allouer un supplément d'indemnité. Vous me répondîtes, Monsieur le Ministre, qu'il vous était impossible pour le moment, de donner suite à ma proposition; ce qui m'obligea de mon côté à ajourner indéfiniment les travaux de ma mission commerciale. Mais voici que les circonstances sont venues me relever de cette nécessité. J'ai pu contre mon attente, prolonger mon séjour dans le Nord de l'Europe, et y recueillir, sans qu'il m'en coûtât de grands frais, par la voie de connaissances amies, des documents utiles. Je m'empresse, Monsieur le Ministre, de vous les adresser, vous priant de vouloir bien considérer mon travail, comme une preuve de la bonne volonté dont je suis animé à l'égard de votre administration, et aussi de la reconnaissance dont je suis ~~animé~~ pénétré pour la haute bienveillance dont vous m'avez toujours honoré.

La Finlande est une de ces contrées que frappe trop souvent l'oubli des grandes nations de l'Europe. Loin du centre où s'agitent les passions politiques, elle disparait dans son repos, et semble morte pour la civilisation, comme pour l'industrie et le commerce. Il serait facile de montrer tout ce qu'il y a de flagrante ~~[illegible]~~ injustice dans un pareil oubli, et d'attirer

au moins un bienveillant intérêt sur un peuple qui avec des ressources si minimes, accomplit, à force de travail et d'énergie d'importants résultats. Cette tâche prise dans son ensemble serait trop vaste; je la restreindrai dans ce rapport, n'envisageant la Finlande qu'au point de vue industriel.

Avant que la Russie eut soumis la Finlande à sa domination, le peuple de ce pays s'adonnait peu à l'industrie proprement dite. Sans ambition politique, comme sans besoins artificiels, il ne recherchait point les jouissances apparentes de la civilisation se contentant d'en goûter au fond de l'âme les fruits les plus solides. Ce qu'il fallait aux nécessités de son existence, il le produisait lui-même où le demandait aux Suédois ses maîtres. Mais, depuis que ceux-ci ont été remplacés par les Russes, le mouvement civilisateur qui entraîne le grand Empire dont la course progresse des autres nations de l'Europe, a aussi exercé son action sur la Finlande. Il eut été difficile, en effet, qu'elle restât étrangère aux progrès de l'Europe, elle, dont la Russie n'avait ambitionné la conquête que parcequ'elle devait la relier plus intimement avec cette partie du monde. Ce que la Finlande n'eut jamais fait seule, ou aidée du secours inefficace de la Suède qui la considérant trop comme une proie bonne à exploiter, elle devait l'accomplir soutenue par la puissance et la bonne volonté de son nouveau seigneur.

Cependant, il ne faut pas s'exagérer l'excellence de l'état industriel de la Finlande. Même aujourd'hui il offre un tableau peu satisfaisant. Ce que j'apprécie en lui, c'est la tendance à se développer tous les jours davantage. Cette tendance est si forte et si active qu'elle ne peut manquer de lui ouvrir les voies d'un bel avenir.

Quels faits se sont accomplis depuis 1826 : A dater de cette époque jusqu'en 1835, le zèle pour la création des fabriques et des manufactures se manifeste. 58 privilèges sont demandés et obtenus du gouvernement, et l'on voit s'élever successivement 21 fabriques de drap, 4 de laine et de coton, 4 de bougies et de savon, 3 de toile à voile et de grosse toile, 3 de tabac, 3 de cuir, 2 de couleur, etc. De 1836 à 1841, le zèle s'accroît encore, et le nombre des privilèges demandés et obtenus est porté à 75. En 1842, 18 nouvelles fabriques viennent s'ajouter aux autres, et le gouvernement lui-même donnant l'exemple aux particuliers, fonde à Helsingfors, un établissement de mécanique pour la confection des instrumens nécessaire aux établissements scientifiques et aux emploits officiels du pays.

Malgré ces créations multipliées, l'état industriel de la Finlande n'arrivait pourtant qu'à des résultats minimes. C'est que la plupart des privilèges étaient tombés en des mains impuissantes à les faire valoir. Ceux, par exemple, qui concernaient des fabriques de drap n'avaient été accordés, en grande partie, qu'à de pauvres ouvriers, tisserands et teinturiers, qui faute de capitaux, étaient obligés de travailler de leur propres mains ; et, pour retirer un salaire de leur travail, de mettre en œuvre la laine que diverses personnes leur confiaient, sans pouvoir rien confectionner pour la vente. Cette insuffisance de moyens devaient paralyser les tendances les plus sincères. Mais d'autres entraves s'ajoutaient encore à celles-là. On les trouve spécifiées dans le rapport que le Ministre secrétaire d'état du grand Duché de Finlande présenta à l'Empereur en 1836.

Ces entraves, d'après ce rapport, se réduisent à quatre : le manque de capitaux, l'entrée en franchise des produits

russes dans la Finlande, les petits droits dont y sont frappés les produits Suédois, et enfin l'impuissance des produits Finlandais à lutter avec les produits étrangers, ce qui rend l'importance de ceux-ci toujours nécessaires aux

Il était difficile de supprimer à la fois toutes ces causes fata. Ce qui touchait aux questions de douane était surtout fort délicat. En eff comment le gouvernement impérial pouvait il condamner les produits de la métropole à payer un droit en entrant dans une de ses provinces! N'eût-e pas été renoncer à un des plus grands bénéfices de la conquête; et tourmente à plaisir une industrie sur laquelle doivent tomber les premières fav D'un autre côté, aborder avec la Suède une tarification plus onéreuse, c'était entrer dans une voie de politique que la Russie ne voulait n ne devait point suivre à l'égard de cette puissance. Quant à l'inférior des produits Finlandais, le tems seul et le travail pouvaient y porter remède.

Restait donc la question des capitaux. C'est sur elle que le gouvernement concentra toute son attention. Il avisa tout d'abord à une solution radicale. Comme il fallait de l'argent aux entrepreneurs de manufactures, il forma un dépôt de 100000 roubles argent, où ceux-ci purent trouver à emprunter, moyennant un intérêt de 2 % seulement, les fon qui leur étaient nécessaires. Ce dépôt prit le nom de Fonds d'emprunt des manufactures, (Manufactur-Låne-Fond) Institution sage autan qu'habile puisqu'en même tems qu'elle devenait une providence pour l'industrie de la Finlande, elle rattachait plus fortement son peuple à un gouvernement dans lequel il trouvait un protecteur et un sout

A ces secours officiels et généraux se joignirent bientôt les encouragements des localités. Déjà, depuis l'année 1821, la ville de Tammerfors exemptait de tout impôt les manufacturiers, fabricants ouvriers; en même tems qu'elle leur accordait l'entrée en franchise des matières premières et des machines, et la libre faculté de répand

leurs produits dans tout le pays. Les villes de Jyväskylä et de St Michel suivirent en partie ce noble exemple. Enfin, en 1835, pour communiquer aux arts techniques une culture plus parfaite, on fonda à Helsingfors un institut technologique. Ce fut aussi à la même époque que toutes les affaires industrielles du pays furent soumises à une Direction spéciale, laquelle fit partie du Sénat de Finlande, sous le nom de Direction des Manufactures.

Mais de tous les établissements créés en faveur de l'industrie Finlandaise, les plus utiles, sans contredit, furent les écoles du Dimanche. La Direction des manufactures apprécia si bien leur importance qu'elle ne craignit pas d'invoquer à leur sujet l'intervention impériale. Un ukase du 19 Janvier 1842, établit ces écoles dans 25 des principales villes du pays. Destinées à devenir des pépinières d'ouvriers pour toutes les professions, elles furent libéralement pourvues de tout ce qui leur était nécessaire pour remplir leur fin. Du reste, toutes ne furent pas traitées avec la même importance. Dans les petites villes, les leçons outre celles de religion, se bornèrent à l'écriture et au calcul; dans les grandes villes, on y joignit le dessin, et à Helsingfors et à Åbo, la tenue des livres, des notions de physique et de mécanique pour les arts et métiers, la chimie et la minéralogie élémentaires, la technologie chimique. C'est ainsi que passant par les divers degrés d'instruction, les élèves des écoles du Dimanche pouvaient devenir non seulement d'excellents ouvriers, mais encore de véritables artistes. Deux indemnités de deux cents roubles argent chacune, furent allouées annuellement aux écoles du Dimanche, pour être appliquées tant aux élèves destinés à l'instruction supérieure qu'à ceux qui n'aspiraient qu'à l'instruction inférieure. En Finlande plus que dans tout autre pays de l'Europe, ces écoles devaient prospérer. En effet, il est incroyable avec quelle ardeur le peuple Finlandais cherche à s'instruire. Pénétrez jusque dans les chaumières les plus obscures, partout vous y trouverez des livres; et nul de ceux qui

les habitent dès qu'il a atteint l'âge de 12 ou de 15 ans, n'est incapable de s'en servir. L'enfance reçoit les premières leçons de la mère de famille, la jeunesse les reçoit du prêtre de la paroisse. A cette universalité d'instruction chez les habitants de la Finlande ajoutez l'aptitude souvent merveilleuse qu'ils apportent aux exercices de l'industrie et la patience courageuse avec laquelle ils marchent au but qu'ils se proposent, et vous aurez une idée du succès qui devait couronner l'établissement des écoles du Dimanche en Finlande. Dès l'année 1844, c'est à dire deux ans seulement après leur fondation, elles comptaient 1895 élèves sur 3942 ouvriers qui se trouvaient dans le pays. En 1845, le nombre de leurs élèves s'est élevé à 2239, sur 4209 ouvriers. Cet accroissement du personnel a dû augmenter aussi les frais d'entretien, pour lesquels la double indemnité de 200 roubles argent primitivement fixée ne pouvait plus suffire. En 1844, le chiffre de ces frais monte à 1775 roubles argent; en 1845, à 1875 roubles argent.

Les fabriques et les manufactures les plus considérables de la Finlande peuvent se ranger sous les dénominations suivantes: Raffineries de sucre, coton, fabriques d'ouvrages en acier, verreries, fabriques de bougies et de savon etc. etc. Les fabriques de briques s'y trouvent aussi en très grand nombre, ce qui se conçoit assez dans un pays où la brièveté de l'été oblige à construire vite, et à employer dans les bâtisses, de crainte de l'humidité, le moins de mortier possible.

Une des sources les plus riches pour l'industrie de la Finlande, c'est l'exploitation de ses bois. De toutes parts on les voit s'étendre, couvrant au loin les plaines et les collines de leurs masses séculaires. Les scieries sont nombreuses, et produisent une immense quantité de planches destinées à l'exportation. Les plus importantes se rencontrent surtout dans l'intérieur et à l'est du pays. Dans les parties méridionales, on fabrique au lieu de planches, des solives et des poutres. La poix et le goudron se préparent dans tous les gouvernements, mais

principalement en Ostrobothnie. Un autre produit des bois, extrêmement avantageux, c'est la confection des meubles; on rencontre à Satakenda et dans le voisinage des villes de Raumo et de Nystad une foule d'ouvriers qui s'occupent de cette spécialité. Quant à la construction des navires, elle se pratique de préférence dans les chantiers de l'Ostrobothnie, d'où l'on vit sortir en 1841, 21 bâtiments de diverses grandeurs jaugeant ensemble 2,401 $\frac{1}{3}$ lastes. On s'imagine facilement de quel profit doit être pour le pays une pareille industrie. Nulle part ~~dans~~ la main d'oeuvre n'est à si bon marché; et quant aux matières premières, le bois, production indigène, se vend à vil prix; le fer se tire de la Suède à de très petits droits; la toile à voiles, les cordages, le goudron se fabriquent dans le pays. Pour le cuivre nécessaire au doublage des navires, la Finlande peut encore se passer du secours des étrangers, car elle en possède dans son sein plusieurs mines importantes; entr'autres celles de Pitkäranta, sur les bords du lac Ladoga, dont une société de négociants russes organise actuellement l'exploitation sur une grande échelle. Cette facilité de construire des navires à bon marché, attire sur les chantiers Finlandais non seulement les armateurs indigènes, mais encore ceux des pays voisins; et des hommes spéciaux n'ont-ils pas avancé chez nous, cette opinion qui n'est pas sans valeur, que le véritable intérêt de notre marine serait d'aller se fournir de vaisseaux dans le haut Nord?

Quoique les forêts de Finlande soient tellement abondantes qu'elles paraissent inépuisables, il est manifeste cependant qu'une exploitation mal entendue leur deviendrait fatale. Dans plusieurs localités, et notamment dans le gouvernement de Viborg, ce résultat était à craindre. L'administration justement allarmée a pris elle-même en main la protection des forêts trop violemment attaquées; et défendant sous les peines les plus sévères, ~~leur~~ exploitation sur plusieurs points, a ménagé ainsi les intérêts du présent tout en sauvant ceux de l'avenir. Il serait à désirer que des mesures générales fussent prises et surtout suivies pour l'usage des forêts du Nord. On les traite aujourd'hui, comme si elles ne devaient jamais finir. Ne s'expose-t-on pas avec ce système à voir un jour la

hache du bucheron frapper dans le vide!

Pendant que les manufactures et les fabriques s'établissent en Finlande, le peuple n'en continue pas moins, sous son toit domestique, les travaux auxquels il a l'habitude de se livrer depuis les tems les plus anciens. Son activité est si grande sous ce rapport, qu'il réussit à confectionner non seulement les objets qui lui sont nécessaires, mais encore d'autres qu'il ven[d] avantageusement. L'administration voit avec plaisir cette disposition, et c'e[st] pour l'encourager qu'elle a fondé une société économique (Hushållnings Sällskap) chargée de présider à l'industrie domestique. Depuis 1813, 10000 roubles argent sont consacrés annuellement à améliorer la culture du lin et du chanvre. En outre, de même qu'on avait fondé les écoles du Dimanche, pour assurer l'avenir des manufactures et des fabriques, on fonda aussi, pour perfectionner le travail du lin et du chanvre, une école de filature et de tissage, à Bensvik, près la ville de Kaskö en Ostrobothnie. Cette école était dirigées par des maitresses fileuses appelées du Norland où le tissage est, comme on sait, poussé à un haut point de perfection. Les élèves sorties de cette école se répandaient ensuite dans le pays, pour y porter le fruit des leçons qu'elles avaient reçues. A l'école de Bensvik qui fut long tems florissante, succéda celle d'Åbo fondée sur le même plan, mais d'un développement plus étendu. Depuis cet établissement, on fabrique dans le pays, non seulement des toiles de lin ou de chanvre, mais encore des étoffes de coton. Pourquoi donc n'élève-t-on pas en Finlande un vaste dépôt central, où le peuple apporterait le superflu de ses produits pour en recevoir un salaire convenable? Il me semble que cette institution serait utile, à la fois, à ceux qui la fonderaient, puisqu'ils pourraient tirer profit des produits déposés, et au peuple qui trouverait toujours là un débouché certain pour les objets de son industrie qui dépasseraient les besoins de sa propre consommation.

Sous le règne du Catholicisme en Finlande, lorsque les Nonnes de l'ordre de Sainte Brigitte étaient établies à Nådendal, l'usage de tricoter des bas et des gants pour en faire commerce, était répandu assez généralement. On le retrouve

encore aujourd'hui dans plusieurs localités. Mais c'est surtout l'habileté des Finlandaises à faire de la dentelle que je dois signaler ici. La ville de Raumo, entr'autres, est célèbre pour cette industrie. Rien de plus variés que les tissus de cette dentelle. La plus fine, qui se vend très cher, est d'une délicatesse achevée. Du reste, les habitants de la Finlande font généreusement honneur à ce produit national; on le voit briller avec luxe sur la tête des femmes et des jeunes filles, et orner les couvertures et les coussins des lits les moins somptueux.

Après avoir exposé l'état général de l'industrie en Finlande, il est important de se fixer en détail sur ses divisions les plus considérables, et de reconnaître le point précis où elles sont parvenues. Mes observations personnelles et les communications officieuses que j'ai reçues à ce sujet, me garantissent presque pour chacune un progrès réel. Mais ne devant procéder ici que d'après des documents officiels, il m'est impossible de faire remonter mes observations à une époque moins reculée que l'année 1845, la Direction des Manufactures de Finlande ne publiant ses comptes rendus que tous les deux ans.

Voici donc, d'après les derniers comptes rendus quel est l'état des fabriques et des manufactures principales de la Finlande:

1° La ville de Tammerfors est la seule qui possède une fabrique de coton, celle qu'on vient de fonder à Åbo n'étant pas encore en activité. En 1844 et en 1845, le progrès y a été sensible, tant dans le mouvement du personnel que dans la quantité des produits. Dans le cours de cette dernière année, les 531 ouvriers employés dans cette fabrique ont fait avec 450,000 livres de coton d'Amérique, 30,000 pièces d'étoffe, et 152,000 livres de fil, c'est-à dire 3000 pièces d'étoffe, et 126,000 livres de fil, de plus qu'en 1843. A la fin de la même année 1845, il y avait dans la fabrique de Tammerfors 49 machines à filer avec 8956 fuseaux; tous les autres appareils pour le cardage, le peignage etc, en proportion, et de plus 309 métiers à tisser en pleine activité; ce qui montre sur l'année 1843 une augmentation de 2830 fuseaux et de 46 métiers à tisser.

2° La fabrique de faïence et de porcelaine la plus remarquable de la Finlande est située à Suotniemi, dans la paroisse de Käkisalmi. 61 maîtres,

ouvriers et manœuvres en composent le personnel qui avant 1844 ne s'élevait pas à plus de 14. La matière première qu'on met en œuvre dans cette fabrique se tire du pays, et est composée de quartz, de feldspath et de pierre calcaire; l'arg et les substances vitreuses qu'on y mêle viennent de la Russie; les substances colorantes, de la Suède. En 1843, la fabrique de Suotniemi produisit en faïences ou porcelaines de toutes sortes pour une valeur de 10,000 roubles argent. Cette valeur monta en 1844 à 20,000 roubles; mais en 1845 redescendit à 13,000.

3°. Les verreries finlandaises suivent une marche inégale. Tandis que celle de Nyby augmente chaque année ses produits de 8 à 9000 roubles, celle de Tourala, au contraire, les voit décroître sensiblement, depuis 1843. Les deux plus gra verreries du pays sont situées l'une à Leistilä, l'autre à Jäppilä, dans la paroisse de Nykyrka. La première a produit en 1845 pour 12,000 roubles argent, la seconde pour 15,400 roubles: celle-ci avait été plus féconde en 1844.

4°. Malgré les privilèges nombreux accordés par S. M. l'Empereur aux fabriques de drap, on n'en compte que 9 en pleine activité, et parmi ces 9, que 3 qui méritent spécialement d'être mentionnées. Celle de Kolki, dans la paroisse de Lillkyro, indépendamment d'un progrès notable dans son personnel et dans le nombre ses métiers, a porté ses produits en 1843 à 54,865 roubles, en 1844, à 72,860; en 1845, à 97,675. Celle de Jockis, dans la paroisse de Tammela, s'étant occupée à introduire dans ses procédés une méthode plus simple importée de l'étranger a un peu ralenti de son activité. Cependant elle a produit en 1845, pour 39,5 roubles, par conséquent pour 12,500 roubles de plus qu'en 1843, et pour 6,000 de plus qu'en 1844. Cette fabrique emploie dans ses mélanges 1/4 de laine finnoise, 3/ de laine russe et 3/8 de laine de Saxe; elle produit du drap, de la flanelle, des tapis, &c.

La troisième fabrique située à Littois dans la paroisse de Sauniä, a pl que doublé son personnel depuis 1843. Ses produits qui, cette même année ne s'élevaient qu'à 12,380 roubles, furent portés en 1844 à 21,000 et en 1845 à 33,400. 27,308 livres de laine, tant finnoise que russe, allemande et danoise ont été soumises à ses métiers dans le cours de cette dernière année.

5°. Il est peu de pays où l'on joue plus aux cartes qu'en Finlande. C'est là l'aliment obligé de toutes les soirées, même les plus joyeuses et les plus animées. Aussi les fabriques de cartes méritent elles d'être prises ici en considération. Sans parler des anciennes, deux nouvelles ont été fondées à Helsingfors depuis 1843, dont l'une en vertu de lettres patentes de l'Empereur, en date du 28 février 1844. Cette dernière fabrique a produit en 1845, seulement avec du papier du pays, 50 grosses (12 douzaines) de cartes pour une valeur de 900 roubles. Des anciennes fabriques, il en est qui tombent en décadence, d'autres qui continuent de progresser. Ainsi celle d'Åbo, depuis l'année 1843 jusqu'à l'année 1845, est allée de 1072 roubles à 4,500 roubles. Il est à remarquer qu'une des plus considérables de ces anciennes fabriques de cartes n'emploie, pour les confectionner, que du papier étranger. Le produit total de la fabrication des cartes, s'est élevé pour toute la Finlande en 1845, à 7,800 roubles, 1800 roubles de plus qu'en 1843.

6°. Bien que les fabriques de bougie et de savon aient vu leur nombre s'accroître d'une nouvelle fondation, dans le cours des années 1844 et 1845, elles n'ont pas laissé de subir une baisse notable dans le chiffre de leurs produits. Ainsi, ce chiffre qui, en 1843 s'était élevé à 54000 roubles, n'a pas dépassé 42,000 roubles en 1845. Une de ces fabriques située à Kirjola, dans la paroisse de Viborg, a fait en 1845, avec du suif finnois et russe mélangés 14,150 lispund de bougies, c'est à dire un tiers de moins qu'en 1843, pour une valeur de 28,970 roubles. La fabrique de savon, la plus considérable du pays n'a confectionné en 1845, que 1700 pouds de savon, pour une valeur de 4,600 roubles, chiffre qui atteint à peine la moitié du chiffre de 1843.

7°. L'établissement de mécanique, le plus remarquable de la Finlande, sous le rapport du personnel comme sous celui des produits a été fondé en 1844 dans la ville d'Åbo. La plus grande partie des matières premières qui s'y consomment viennent de l'étranger. En 1845, il est sorti de cet établissement, en machines de différentes sortes pour une valeur de 6000 roubles. Les autres établissements analogues flottent alternativement entre la hausse et la baisse.

8°. On compte 7 fabriques de papier en Finlande, toutes en progrès. Leurs produits qui, en 1843 avaient rendu 32,690 roubles, en ont rendu en 1844, 37,321, et en 1845, 40,790. La plus forte de toutes ces fabriques se trouve à Tammerfors. On y compte 11 cylindres mus, partie à bras, partie par des machines. En 1845, elle a produit pour 30,000 roubles, 2,000 roubles de plus qu'en 1844, et 5,000 de plus qu'en 1843. Je dois encore nommer ici la fabrique de Tervakoski, dans la paroisse de Janakalla, qui a produit en 1845, 3,000 rames de papier pour une valeur de 4,000 roubles. Toutes les fabriques de papier de la Finlande, n'emploient dans leur consommation que des chiffons du pays.

9°. La Finlande ne possède que deux fabriques de porter et de vinaigre. Leurs produits sont de bonne qualité, mais peu considérables, et tendent plutôt à baisser qu'à augmenter. En 1845, elles n'ont fait que 85 oxhoft de porter et 100 oxhoft de vinaigre, pour une valeur de 2,625 roubles.

10°. Depuis que la fabrique de toiles qui se trouvait à Åbo a été fermée, deux autres se sont établies dans le pays qui semblent devoir continuer cette industrie avec profit. Cependant, en 1845, elles n'avaient encore en tout que 19 métiers; et leurs produits, à cette même époque, ne se sont élevés qu'à 9,700 roubles, 600 roubles de plus qu'en 1844, et 2,000 de plus qu'en 1843.

11°. Le village de Thölö, près d'Helsingfors est le seul endroit de la Finlande où l'on trouve une fabrique de sucre. Du reste, elle est remarquable par son activité et son progrès. En 1843, elle n'avait donné que 33,191 roubles. Cette somme a été portée en 1844 à 69,605 roubles, et en 1845, à 83,764 roubles; et quant à la nature de ses produits, elle a fabriqué dans le cours de cette dernière année, 35,455 lispund de sucre brut, 21,452 lispund de sucre raffiné, et 10,720 lispund de sirop.

12°. Les Finlandais sont grands consommateurs de tabac: aussi la classe des fabriques de cette sorte de produit est elle la plus nombreuse. De 14 qu'on en comptait en 1844, elles sont montées à 19, en 1845. Cependant, ces fabriques sont assez flottantes dans leurs résultats. Après les avoir portés en 1843, à 108,147 roubles,

elles les ont rabaissé en 1844 jusqu'à 86,503 roubles pour les relever en 1845 à 93,289 roubles. Toutes les fabriques de tabac de la Finlande ont fait ensemble, dans le cours de cette dernière année 3835 lisp. de tabac en rouleaux, 257,011, livres de tabac à fumer, 1061 caisses de cigarres, 225 livres de tabac à mâcher et 1855 lisp. de tabac à priser. Les deux plus grandes fabriques de tabac du pays se trouvent à Helsingfors. L'une a produit en 1845, pour 32,819 roubles; l'autre pour 28,178 roubles. Je mentionnerai enfin la fabrique de tabac de Gamla Carleby, laquelle a donné en 1845, 8,131 roubles.

Après avoir examiné ainsi et en détail, chaque spécialité principales de l'industrie finlandaise, il est utile ce me semble pour juger de leur mouvement progressif, de rapprocher, dans un même tableau les états généraux, sous le rapport des produits connus sous celui du personnel, qui ont été officiellement reconnus pendant les trois dernières années qui viennent de s'écouler.

Ainsi donc 1° le nombre des ouvriers, pour l'ensemble des fabriques de la Finlande, s'est élevé:

en	1843	à 1,699
	1844	1,953
	1845	2,058

2° La somme des produits, pour l'ensemble des fabriques de la Finlande s'est élevé:

			Ro. argent	Kop.
en	1843	à	551,852.	74 2/7
	1844		627,186.	97 6/7
	1845		678,409.	98 4/7

J'ai dit ~~au~~ commencement de ce rapport que le gouvernement voulant aider aux des fabricants dont les ressources étaient insuffisantes pour faire prospérer leurs établissements, avait institué une sorte de banque sous le nom de fonds d'emprunt des Manufactures. Il n'est donc pas indifférent, pour apprécier l'état de l'industrie finlandaise, d'examiner jusqu'à quel point la somme des prêts a été portée. En effet il est manifeste que plus cette somme

sera forte, et plus le zèle des fabricants aura été efficace. Du reste cette règle ne doit point être regardée comme unique et absolue; car depuis les dernières années, il s'est rencontré aussi plusieurs finlandais opulents qui ont consacré une partie de leur fortune à élever et à entretenir des fabriques et des manufactures.

Voici donc comment se sont comportés les emprunts de la banque en question:

		R. argent	Kop.
en 1843	———	107,367.	17 8/21
en 1844	———	121,569.	35 5/7
en 1845	———	124,506.	60 5/21

Telles sont, Monsieur le Ministre, les données les plus précises et les plus caractéristiques que j'ai pu recueillir sur l'état industriel de la Finlande. Si l'on y joint les trois tableaux annexés à ce rapport, je crois qu'elles suffiront pour donner une idée exacte de ce qui s'est accompli, sous ce rapport dans ce lointain pays. Je me propose de communiquer plus tard à votre département les observations que j'ai faites sur son état commercial, n'ayant pas encore eu le tems ni les moyens de m'entourer pour cela de documents assez complets et assez précis.

J'ai l'honneur d'être avec respect, Monsieur le Ministre,

De votre Excellence

Le très humble et très obéissant serviteur

Léouzon Le Duc.

30

1

1846 à 1847.

— Notes commerciales —

1°. Navigation du pavillon français dans la Baltique

Nous reconnaissons toute la justesse des observations contenues dans l'annexe N°. 10, des instructions qui nous ont été transmises par le bureau des faits commerciaux. Toutefois, nous ne saurions admettre avec cette annexe, que la France abandonne presque entièrement aux étrangers le soin de lui fournir les produits qu'elle tire de la Baltique. Nous ne prendrons point ici l'année 1846 pour base. C'est une année toute exceptionnelle; le pavillon français frappé par l'Ukase du 19 Juin 1845, a dû nécessairement être en souffrance (1). Mais, consultons les années précédentes.

---

(1) En 1846, il n'est entré au port de Cronstadt, que 24 Navires français qui tous sont retournés chargés; tandisque 38 navires Etrangers en sont partis pour France, mais la plupart avec des planches. Ce n'est qu'après avoir donné que les navires russes seraient admis en France aux petits droits que les expéditeurs de St. Pétersbourg se sont décidés à y envoyer des suifs, sous pavillon

En 1845, le nombre des bâtiments étrangers partis de Cronstadt pour la France, s'est élevé seulement à 27. Et qu'ont-ils chargé? Quelques uns du chanvre, la plus grande partie du noir animal, le reste, des planches; tandisque les articles vraiment importants, comme suifs, graines de lin, potasse, laines, poils de chèvre, colle de poisson, cuivre, soie de porc &c. ont été exportés par 69 navires français. En 1844, il y a eu 70 navires français et 52 étrangers; les chargements analogues. En 1843, 51 Navires français et 88 étrangers; mais, ces derniers, chargés, comme toujours de l'espèce la plus infime, les chargements de valeur étant réservés à notre pavillon. Ainsi, le nombre

---

russe; et ce parcequ'ils manquaient de navires français auxquels, certainement, ils eussent donné la préférance à prix égal, toutefois.

La Gazette du Commerce de S.t Pétersbourg publie en date du 20 Novembre, un tableau comparatif de la navigation du Sund, qui confirme ce que nous avons dit touchant la condition exceptionnelle de notre pavillon dans la Baltique pendant l'année 1846. Il résulte de ce tableau que dans la période de 1846 (cette période se comprenant depuis l'ouverture

des navires français qui nous fournissent des produits de la Baltique, loin d'être dominé par celui des navires étrangers, le surpasse au contraire, et augmente chaque année sensiblement. Du reste, au lieu de nous plaindre de la part que la marine étrangère prend dans ces sortes d'importations, il nous semble que nous devrions en être satisfaits, puisqu'elle nous fournit de ces matières premières qui nous sont indispensables, mais que le peu d'avantages qu'elles offrent à la navigation, fait dédaigner par nos capitaines.

---

de la navigation jusqu'au 1er Novembre, le nombre de navires qui ont passé le détroit, a été de 16,781, dont 726, sous pavillon russe; dans la période correspondante de l'année précédente, ce chiffre ne s'était élevé qu'à 14,131, dont pour la Russie 683. Quatre pavillons seulement (français, italien, espagnol, et américain) sont restés au dessous du mouvement dans la navigation du Sund en 1846; et deux (lubeckois et belges) ont été stationnaires. Le pavillon qui a compté le plus grand nombre de navires est celui de l'Angleterre, dont le chiffre s'est élevé à 4,002 viennent ensuite: le pavillon de Suède et de Norwège avec 3,949 navires, et le pavillon prussien avec 3,113. Le pavillon russe

Quant aux importations de produits supérieurs, pourquoi craindrions-nous la concurrence ? N'avons-nous pas contre elle nos droits différentiels ? Le suif par exemple, est coté à 28 fl. (florin courant de Hollande) de plus par navires étrangers que par navires français. Quel est donc le navire étranger en état d'affronter cette énorme différence ! L'importation du chanvre est moins onéreuse, il est vrai, car la différence n'est que de 3 ou 4 fl. ; aussi, avons-nous vu que les navires étrangers s'en emparent plus facilement ; mais encore ne peuvent-ils le faire qu'autant que leur fret, cette surtaxe y comprise, sera assez bas, relativement au nôtre, pour mériter la préférence.

L'Angleterre est, de toutes les puissances maritimes, celle dont la

---

vient le huitième pour l'importance de son chiffre, et en laisse neuf derrière lui, au nombre desquels, on remarque ceux de France et des États-Unis de l'Amérique du Nord.

concurrence dans la Baltique, nous est le plus redoutable. Le pavillon britannique qui domine si puissamment dans la navigation générale du Sund, entre pour plus du tiers dans le mouvement particulier du port de Cronstadt. Ainsi, sur 1564 navires arrivés en 1846 dans ce port, on compte 630 navires anglais. Toutefois, il lui est interdit par les derniers traités, d'importer chez nous d'autres produits que des produits anglais. Si donc, il lui arrive de nous apporter des produits étrangers, ce n'est qu'indirectement et après avoir opéré dans ses propres ports, un déchargement qui, pour être simulé, n'en nécessite pas moins de nouveaux frais. Les affréteurs de St Pétersbourg n'ont recours à cette exportation indirecte que lorsque nos capitaines leur demandent un fret trop élevé, ou lorsque encombrés de marchandises qu'ils destinent à la France, ils n'ont aucun navire français à qui les confier. C'est surtout dans l'arrière saison que les navires français se font désirer dans les ports de la Russie septentrionale. A cette époque, nos capitaines redoutent de se

mettre en mer; il ne faut rien moins pour les y déterminer que l'appât d'un fret tout exceptionnel. Il n'en est point ainsi des Capitaines anglais. Ceux ci entrent quelquefois dans le port de Cronstadt au moment où la Neva a déjà commencé à charrier des glaces, et où l'administration proclame la clôture de la navigation. Le port de Riga, plus que tout autre, souffre du peu de hardiesse de notre marine; car c'est à l'arrière saison qu'y affluent les graines de lin, pour semailles, lesquelles n'ont pu y arriver plus tôt; et qu'on est le plus pressé de les expédier en France, (le dernier cas s'est présenté plusieurs fois l'année dernière, et, aussi, cette année, par suite de l'Ukase déjà mentionné.

Actuellement que cet Ukase n'est plus en vigueur, mais qu'un traité de navigation vient d'être signé entre la France et la Russie, il est hors de doute que de grandes modifications s'établiront dans les rapports maritimes des deux pays. Repoussé jusqu'à présent

de nos ports par l'exagération de nos droits différentiels, le pavillon russe y reparaîtra, désireux de profiter des avantages qu'il doit y rencontrer. Toutefois, nous n'avons rien à redouter de sa concurrence. De longtemps la Russie n'aura assez de navires pour la soutenir avec succès; et lors même que ses navires seraient en nombre, elle trouvera toujours dans la rareté et dans l'impéritie de ses matelots un obstacle invincible à un triomphe maritime vraiment décisif.

Indépendamment de ces raisons qui nous paraissent fondamentales, et qu'il nous serait facile de développer plus longuement, il en est d'autres qui se rattachent au caractère même des hommes du pays. En effet, il est incontestable qu'une marine marchande vraiment nationale doive recevoir son impulsion principale, et de plus, être alimentée par les marchands nationaux. Or, les marchands russes sont-ils bien propres à une œuvre de cette nature? Un haut fonctionnaire de l'Empire nous disait

dernièrement à ce sujet. "Les marchands de notre pays sont d'une habileté infinie dans les détails du négoce; souvent, ils font une fortune colossale. Mais au lieu d'employer leurs capitaux à de vastes entreprises qui les centupleraient, ils s'endorment sur leur or, comme embarassé de sa possession. Le Gouvernement fait tous ses efforts pour les tirer de leur apathie, mais, c'est en vain. Les nations étrangères, et, en particulier, le Brésil, nous demandent, depuis longtemps, des produits qu'il leur serait facile d'exporter; ils ne veulent pas s'en donner la peine. Fréter un navire leur paraît, pour eux, chose impraticable. Ce qu'il y a de plus déplorable, c'est que les fils de ces marchands loin de réparer par leur zèle et leur activité, la négligence et la mollesse de leurs pères, rougissent, en quelque sorte, de leur profession, et n'aspirent qu'à se faire recevoir dans l'administration, et à porter un uniforme ".

Les conséquences de pareilles

dispositions dans la question qui nous occupe, sont trop évidentes, pour qu'il soit nécessaire, même de les signaler.

Mais notre pavillon national, quel avantage doit-il retirer du traité avec la Russie; en d'autres termes, à quel avenir est il destiné dans la navigation de la Baltique?

Si l'on considère la position qu'il y occupe actuellement, on ne peut s'empêcher de reconnaître que malgré la progression ascendante qu'il a suivie de 1839 à 1844, il se trouve, vis à vis du pavillon étranger dans une infériorité vraiment déplorable. Nous ne reviendrons point ici sur ce qui est dit à ce sujet dans les annexes N.os 1 et 10, de nos instructions, mais nous tâcherons d'y ajouter quelques données nouvelles.

On attribue généralement la rare apparition de nos navires dans la Baltique à l'élévation exagérée de notre fret maritime. Et l'on se met à rechercher qu'elles sont les causes qui produisent cette élévation du fret; et quels moyens

seraient à employer pour paralyser leurs désastreux effets. Toutes les causes que l'on a signalées jusqu'à présent se réduisent à deux: la construction de nos navires plus coûteuse en France qu'à l'étranger; l'entretien de nos navires plus coûteux en France qu'à l'étranger. Ainsi l'on dit: construisez des navires à meilleur marché; montez des équipages moins dispendieux; et notre fret baissera, et notre navigation prendra de l'essor. Pour cela, on suggère de diminuer les droits qui pèsent sur les matières premières nécessaires à la construction des navires - même, d'aller construire des navires dans les chantiers étrangers qui disposent, comme bien national, de ces matières premières. On conseille aussi, puisque la marine russe entretient ses matelots à peu de frais, d'enrôler des matelots russes dans notre propre marine. Sans perdre le temps à examiner la valeur de ces divers moyens dont les deux premiers

seuls nous paraissent praticables[1], nous demanderons si, nos navires étant construits à meilleur marché, nos équipages entretenus à meilleur marché, par conséquent, (dans l'opinion, du moins de ceux qui suggèrent les moyens que nous venons de spécifier) notre fret maritime étant baissé, notre navigation de la Baltique prendrait un développement plus considérable ! Nous ne le croyons pas.

---

(1) Il faut être bien peu au fait des choses de la Russie, pour proposer de lui emprunter des matelots. Comment cette puissance qui n'en a pas assez pour elle même pourrait-elle consentir à en céder à l'étranger ? D'ailleurs, le matelot russe est serf, ce qui l'attache inviolablement au service d'un maître indigène; et puis, il ne parle que la langue de son pays, il a ses habitudes, sa routine, le tout profondément enraciné. Quel est le Capitaine français qui voudrait se charger de l'éducation maritime d'un pareil homme ?

Selon nous, il s'agit ici bien moins d'une question maritime que d'une question commerciale. Nos navires sont rares dans la Baltique, parceque d'un côté, notre commerce d'exportation n'y étant pas assez

---

quant à la question de construire à l'étranger des navires pour la France, elle nous paraît mériter toute considération. En Russie, par exemple, il est certain que nous trouverions toutes les matières premières à meilleur marché qu'en France; il est certain aussi que nous pourrions y disposer d'une main d'œuvre moins dispendieuse. Pourquoi donc n'y viendrions nous pas construire des vaisseaux? Cela nous serait d'autant plus facile que plus d'un marchand ou propriétaire s'empresserait ici de nous fournir matériaux et ouvriers. Et puis, le vaisseau une fois construit, on le transporterait en France, sous pavillon russe, avec une cargaison qui paierait à elle seule les frais de construction; et enfin, à son arrivée dans nos ports, on signerait le contrat de vente qui changerait son pavillon contre le nôtre, et l'introduirait ainsi dans notre marine.

développé, ne suffit qu'à un petit nombre; et que de l'autre, les demandes d'objets importés ne sont pas toujours, chez nous, assez explicites, et assez suivies, pour qu'ils puissent espérer des chargements certains dans les ports étrangers. Il résulte de là, d'abord, que la plupart des navires français qui partent pour la Baltique, manquant de fret d'aller, sont obligés de venir sur lest. (En 1844, sur 153 navires entrés dans la Baltique, venant des ports de France, 84 étaient sur lest.) Or, il est facile d'apprécier tout ce que ce voyage sur lest a pour eux de désavantage. Soient, en effet, deux navires de 200 tonnes chacun; leur fret accepté est 50 fr. par tonneau, leurs dépenses par chaque course de France en Russie ou de Russie en France sont évaluées, en moyenne, à 1,000 fr (Nous savons par des informations prises à Cronstadt, que les dépenses d'un Capitaine anglais ou français, aller et retour compris, varient de 100 à 120 livres sterling.) Si ces deux navires font, chacun pendant les six mois que dure la navigation de la Baltique, deux voyages, celui qui sera venu et retourné

chargé aura gagné, à la fin de la navigation, deux frets d'aller et deux frets de retour par conséquent, 40,000 fr, et dépensé 4,000 fr. Celui, au contraire, qui sera venu sur lest et retourné chargé, n'aura gagné que deux frets de retour, par conséquent 20,000 fr, mais dépensé comme l'autre navire 4,000 fr. Ainsi, c'est une différence de 20,000 f entre le navire venu chargé et le navire venu sur lest; c'est-à-dire, une différence de moitié. Examinons, maintenant, ces deux navires relativement à la question du fret. Qu'elles seront leurs exigences respectives? N'est-il pas évident qu'elles seront beaucoup plus grandes de la part du navire venu sur lest que de la part du navire venu chargé! Rigoureusement parlant, elles devraient être doubles, s'il aspirait à marcher sur le pied d'égalité. Et voilà, ce qui rend la position du navire venu sur lest si difficile dans les ports étrangers. Pour se remplir des dépenses qu'il a faites, et s'indemniser, autant que possible,

des avantages dont il a été privé; il est obligé de porter son fret très haut. Mais, alors, les négociants refusent de souscrire à des conditions qui leur paraissent exorbitantes; et ce n'est qu'autant que nos capitaines se déterminent à les réduire qu'ils obtiennent d'eux des chargements (*). Mais on conçoit que toute réduction faite par le Capitaine, ne peut que lui être fatale, car, pour venir sur lest, il s'est imposé tant de sacrifices, qu'il n'y a qu'un bénéfice énorme qui soit capable de le relever d'un déficit.

Telle est donc la cause principale de l'infériorité de notre navigation dans la Baltique: le désavantage résultant des voyages sur lest. Comment, en effet, nos armateurs pourraient-ils se hasarder à y lancer un plus grand nombre de navires?

(*) Ceci s'est fait remarquer surtout cette année, où par crainte des rigueurs de l'Ukase de 1845, tous les navires français entrés dans le port de Cronstadt, sont arrivés sur lest. Les négociants de St Pétersbourg ne sont parvenus à vaincre les prétentions exagérées de nos Capitaines qu'en leur refusant des chargements jusqu'à ce qu'ils aient offert des conditions plus acceptables.

Ne serait-ce pas aller au devant d'une perte certaine ? Sans doute, lorsque le fret est élevé dans les ports de la Russie, lorsque des chargements pour la France y sont assurés, la condition des voyages sur lest y est moins désastreuse ; Mais encore, n'est-ce là qu'une éventualité, qu'une chance, et non un état normal qui supprime toute hésitation. Car, enfin, quoi de plus variable que le fret ? Souvent le taux en vigueur au départ d'un navire a déjà subi une baisse considérable lorsqu'il arrive. Par contre, s'il a haussé, les chargements intéressés à sa baisse peuvent chanceler ; vû que le plus ou moins de lucre des marchands qui les fournissent est en raison indirecte du taux du fret.

Nous avons déjà parlé plus haut de cette incertitude des chargements, pour nos navires, dans les ports de la Baltique. La cause en est au peu de consommation qui se fait chez nous, des produits qui en sont exportés. Demandez aux négociants de St-Pétersbourg ce qu'ils pensent de notre exportation, ils vous répondront qu'elle est

minime, et que souvent les chargements sont fort difficiles, faute de demandes de la part de la France. Ce n'est pas, cependant, que nos navires soient jamais obligés de retourner sur lest; mais pour trouver des chargements, que de démarches sont nécessaires à nos Capitaines, que de délais; par conséquent, que de frais de détail, ajoutés aux frais généraux de la navigation! Ajoutez à cela que nos Capitaines sont pour la plupart lents à agir, difficiles à déterminer, et souvent, soit par défaut d'expérience locale, soit par un esprit d'économie mal entendue, ils compromettent les avantages réels de leurs propres navires ou de ceux de leurs patrons.

D'après toutes ces causes, il nous est facile d'apprécier la position de notre pavillon dans la Baltique. A quel avenir peut-il y prétendre tant qu'il aura contre lui le désavantage des voyages sur lest, l'incertitude ou la difficulté des chargements? Il est manifeste qu'il ne peut qu'y languir et s'y ruiner.

Ceci explique aussi la concurrence triomphante que nous font les marines étrangères.

Voyez l'Angleterre : c'est elle, sans contredit qui lance le plus grand nombre de vaisseaux dans la Baltique. Eh ! bien, y viennent-ils sur lest ? Non. Pourtant, on ne saurait dire que le commerce d'exportation de cette puissance avec la Russie, soit si considérable qu'il lui suffise pour fournir de chargements tous les navires qu'elle lui envoie. Mais elle y supplée en faisant leur lest avec du charbon de terre, dont elle exporte, chaque année, plus de cinq millions de pouds : ce qui paie, sinon en totalité, du moins en plus grande partie, leurs frais d'aller. D'ailleurs, les chargements de retour lui sont toujours assurés, car la consommation qu'elle fait de produits russes est immense.

Quant aux autres marines qui partagent avec l'Angleterre la grande navigation de la Baltique, elles y jouissent, comme elle, du privilège de chargements certains ; et l'on conçoit, du reste, que leurs navires puissent venir sur lest faire ces chargements dans les ports russes, car la distance qu'ils ont à parcourir pour

y arriver est si courte, qu'elle ne saurait les constituer en dépenses considérables.

Ainsi donc, pour les pavillons étrangers, voyages sur lest supprimés ou du moins peu coûteux, chargements toujours certains et faciles; pour le pavillon français, au contraire, voyages sur lest multipliés, chargements souvent incertains et difficiles. Et remarquez que sur ce dernier le voyage sur lest exerce toutes ses rigueurs, car 1° jamais nous ne faisons notre lest, comme l'Angleterre, avec des matières vénales; 2° Nous avons, à l'opposé des autres pavillons, un espace immense à parcourir pour arriver aux lieux de chargements.

Nous avons dit plus haut, qu'on attribuait généralement l'infériorité de notre marine dans la Baltique, à la construction et à l'entretien de nos navires plus coûteux en France qu'à l'étranger. Il importe de réduire cette assertion à sa juste valeur.

D'après l'annexe N° 10, un navire

de 200 tonn. revient chez nous à 50,000 fr., tandisque, dans le Nord, il ne revient qu'à 25,000 fs. (Un navire de 200 tx. actuellement en construction dans un chantier de Finlande, coutera 9,000 roubles argent, soit 36,000 fs. le prix n'est pas si loin de celui auquel l'annexe porte la construction d'un navire français. le navire de Finlande doit être mis à la disposition de M. Riva, banquier à St. Petersbourg, lequel se propose de l'expédier successivement chargé de produits russes, en Portugal, en Espagne et en France. On estime qu'après deux voyages, les frais de construction de navire auront été couverts.) Evaluant l'intérêt pour les deux pays à 10 p.%, c'est pour le navire français une charge annuelle en plus que pour le navire étranger de 2500 francs. En outre, d'après la même annexe No. 10, l'entretien mensuel du navire français coûte 600 fr., tandisque l'entretien du navire étranger ne coûte que 300 fs.; soit pour les six mois de la navigation

une différence de 1,800 fr à la charge du navire français. Ainsi, somme toute, le navire français a sur le navire étranger, eu égard à sa construction et à son entretien, un désavantage de 4,300 fr.

Nous avons démontré, ailleurs, qu'un navire venu chargé gagne dans deux voyages 40,000 fr. et dépense 4,000 fr, soit net un gain de 3,6000 fr. Nous avons démontré aussi qu'un navire venu sur lest ne gagne dans le même nombre de voyages que 20,000 fr., et dépense comme l'autre navire 4,000 fr. soit net un gain de 1,6000 fr.

Ceci posé, pour ramener le navire français à la condition du navire étranger, il suffit de retrancher de son produit la somme qui constitue leur différence. Ainsi, soit pour le navire venu chargé 3,6000 – 4,300 = 31,700; pour le navire venu sur lest : 1,6000 – 4,300 = 11,700.

Maintenant, nous demanderons si un navire qui fait 31,700 fr. en deux



voyages (1) ne peut pas tenir la mer avec succès et défier hardiment la concurrence? Qu'est-ce que cette différence de 4,300 f.s vis à vis de ses rivaux? Est-elle seulement appréciable pour lui qui emporte toujours les meilleurs chargements, qui jouit d'un fret toujours supérieur à celui dont jouissent les étrangers, et qui, la navigation de Baltique étant finie, peut encore aller sur d'autres mers chercher une nouvelle fortune?

Il n'en est pas de même du navire qui ne fait dans ses deux voyages que 11,700 fr. Celui-ci ne peut affronter la concurrence, il faut qu'il perde ou qu'il trouve une autre direction.

---

(1) Nous rappellerons ici que nous avons estimé les frais et les bénéfices de chaque navire en moyenne. Si nous avons négligé l'assurance maritime, c'est à cause de ses variations. Du reste, il ne peut en résulter dans le passif ou dans l'actif de chaque navire, qu'une modification proportionnelle qui laisse à nos calculs et à nos

Donc, ce n'est pas seulement le prix plus élevé de la construction et de l'entretien de nos navires qui constitue l'infériorité de notre pavillon, dans la Baltique. La cause principale, nous dirions volontiers, la cause unique, en est la faiblesse relative de nos importations et de nos exportations.

Que faire, dans un pareil état de choses ? Évidemment tout ce qu'il faut pour le changer. Nous n'importons pas assez, importons davantage; nous n'exportons pas assez, exportons davantage.

Et pour cela : 1° Diminuons les droits rigoureux qui pèsent sur les produits russes, et qui les interdisent en quelque sorte aux consommateurs de notre pays. Alors les demandes deviendront plus fréquentes, plus suivies; et les chargements pour nos navires cesseront d'être incertains. Nous savons que la modification que nous proposons tient à un vaste système

---

suppositions toute leur valeur.

de réforme commerciale qui partage actuellement en deux camps les économistes français. Mais, sans préjuger, en rien, l'avenir du libre échange en France, et n'envisageant ici que la spécialité que nous avons mission d'étudier, nous devons à notre conviction de dire que le traité signé avec la Russie n'aura pour nous d'utilité réelle, qu'autant que nous entrerons dans les voies d'une tarification plus libérale.

Et d'ailleurs, notre désir le plus explicite n'est-il pas que la Russie se montre moins sévère à l'égard des produits que nous lui fournissons ? Eh ! bien, c'est à la France à lui donner l'exemple. La Russie, on le sait, n'est point un pays d'initiative; mais observatrice curieuse et intelligente de tout ce qui se fait à l'étranger, elle se montre toujours prête à imiter ce qui est bon et utile; elle s'y montre prête, surtout lorsqu'elle voit que les mesures adoptées ont été dictées par des

NB — nous avons donné cet exemple et fort inutilement.

intentions qui lui sont favorables ; de même aussi qu'elle n'hésite pas à user de représailles, lorsqu'elle voit que ces mêmes mesures ont été dirigées par un esprit hostile. Témoin ce terrible Ukase du 19 Juin 1845, par lequel elle a répondu à l'exagération de nos droits différentiels. Ajoutons que maintenant plus que jamais, la Russie semble disposée à apprécier et à mettre en pratique un système d'échange plus libéral. Les dernières réformes de Sir Robert Peel ont fait une impression profonde sur S. M. l'Empereur, qui, de lui même, spontanément, s'est empressé de baisser les droits pour plusieurs objets d'importation et d'exportation. (Les droits sur les suifs, chanvres, lins, ont été diminués de moitié.)

Qu'a-t-on changé en réalité au tarif d'impon ?

Disons encore que le rapprochement qui s'élabore entre la France et la Russie, lentement, il est vrai, mais sûrement, et de manière à arriver dans un terme peu reculé, peut être, à un résultat heureux pour les deux nations, sollicite déjà de la part de l'administration de l'Empire des

sympathies assez vives à l'égard de la France, pour lui faire accueillir avec considération toutes les ouvertures que celle-ci voudrait faire; et la porter en même temps à une réciprocité aussi prompte que satisfesante.

Tout ce que nous avons déjà dit jusqu'à présent, touchant la modification du tarif, ne saurait s'appliquer aux droits différentiels proprement dits. Le tarif peut être diminué, supprimé, même, si l'on veut non seulement en faveur de la Russie, mais encore en faveur de toutes les nations avec lesquelles nous entretenons des relations commerciales. Les droits différentiels exigent des réserves. Protecteurs de notre marine, ils doivent être conservés dans toute leur rigueur, aggravés même, s'il est possible, à l'égard de certains pavillons trop puissants, auxquels nous ne saurions ouvrir une libre concurrence sans exposer par là même, le nôtre, à une ruine infaillible.

Ainsi donc, la certitude et la facilité des chargements pour nos navires, dans les

ports de la Russie, par conséquent le développement de notre commerce d'importation des produits de ce pays, tiennent à la diminution des droits dont notre tarif les a frappés. Ceci nous paraît démontré.

Ce qui ne l'est pas moins, à notre avis, c'est qu'à cette même diminution tient aussi le développement de notre commerce d'exportation en Russie, par-conséquent la suppression, sinon en totalité, du moins en très grande partie, de nos voyages sur lest. En effet, d'après ce que nous avons dit, il est manifeste que la France abordant une tarification plus libérale à l'endroit des produits russes, provoquerait, par là même, de la part de la Russie, une réciprocité complète à l'endroit des produits français. Or, ceci posé, l'exportation de ces derniers produits dans les ports de la Baltique deviendrait immédiatement plus active; et cela, par la même raison que nous avons donnée, plus haut, touchant l'importation plus développée des produits russes dans les

ports français. Mais, dès lors, nos navires verraient leurs frets d'aller se multiplier; et ils pourraient se soustraire, pour le plus grand nombre des cas, du moins, à la ruineuse nécessité des voyages sur lest (1).

Indépendamment de ce moyen indirect de diminuer le nombre de nos voyages sur lest, nous en avons un autre direct, et dès maintenant praticable.

Ainsi, nous devons 2° Employer tous nos efforts pour vaincre la concurrence de tous ces bâtiments étrangers, qui viennent jusque dans nos ports enlever nos marchandises et en faire l'exportation. Qu'avons-nous besoin de leurs services?

---

(1) Nous exposerons, plus tard, quels sont les termes précis, dans lesquels la France doit restreindre l'avenir de son exportation en Russie; et dans l'examen de cette question, nous procéderons d'après les faits que nous avons étudiés sur les lieux, l'expérience que nous y avons acquise, seul moyen, selon nous, de poser des principes sûrs et de se garantir de l'utopie.

Est-ce que les navires nationaux nous manquent ? Mais, ils demandent trop cher, dit-on, les étrangers sont moins exigeants. Le reproche qu'on adresse à nos navires n'est malheureusement que trop fondé : toutefois, nous ne voyons pas trop pourquoi ils se mettent dans le cas de le mériter. Ils demandent plus chers que les étrangers ! Est-ce donc parcequ'ils payent plus cher qu'eux, leur construction et leur entretien ? Mais, si par suite de leurs prétentions exagérées, ils perdent des chargements, et se voient ainsi forcés ou de rester stationnaires ou de partir sur lest, leurs frais de construction, leurs frais même d'entretien seront-ils de beaucoup diminués ? Il nous semble, au contraire, qu'ils ne peuvent qu'augmenter à leur détriment, puisqu'il n'y aura pour eux aucune compensation, même indirecte. Ainsi donc l'avantage manifeste de nos navires est d'offrir à nos affréteurs des conditions au moins équivalentes à celles que leur offrent les navires étrangers. Alors ces navires seront écartés, les nôtres, au

au contraire, auront le monopole des chargements. Et, qu'on le remarque bien, quelque minime que soit le fret dont ils se contentent pour leur course d'aller, ils auront toujours lieu de s'en applaudir, car, toujours, il sera plus que suffisant pour payer leur voyage, ce qui augmentera d'autant les bénéfices qu'ils retireront de leur cargaison de retour (1).

Tels sont les moyens généraux à la mise en œuvre desquels, nous croyons l'avenir de notre navigation dans la Baltique intéressé. Le dernier que nous avons signalé, est, comme nous l'avons dit, d'application présente. Les autres, dans leur plénitude du moins, ne pourront s'appliquer que plus tard; car si nous ne nous trompons, ils se rattachent, en même temps qu'ils la sollicitent, à la consommation d'un grand acte, d'un acte qui doit parfaire et compléter tous les autres, mais

---

(1) Dans tout ce que nous venons de dire ici, nous avons eu surtout en vue nos vins. Ils

dont la formule ne saurait être le fruit d'une élaboration rapide : Un traité de commerce entre la France et la Russie.

Nous terminerons cette note relative à notre navigation dans la Baltique, en indiquant quelques moyens de détails, d'une application immédiate, qui sans avoir l'efficacité radicale des moyens généraux que nous avons développés, peuvent néanmoins être considérés comme des palliatifs, des expédients d'un résultat utile, dans la question qui nous occupe.

Ainsi 1° s'il nous est impossible de construire nos navires à meilleur marché, sur les chantiers de France, essayons d'en construire quelques uns sur les chantiers du Nord.

2° Nos équipages sont trop nombreux, relativement, et par conséquent trop dispendieux.

---

constituent, en effet, à peu près, nos seuls produits d'encombrement, et il est vraiment déplorable que ce soit principalement à leur sujet, que nos navires souffrent les empiétements des navires étrangers.

réduisons leur nombre, ils coûteront moins. Nous croyons ce moyen ou ne peut plus praticable.

3° Exportons tout ce qu'il nous est possible d'exporter par nous mêmes, soit de notre métropole soit de nos colonies.

4° Employons des capitaines assez hardis pour prendre la mer, dès la première ouverture de la navigation, et ne la quitter que lorsque la navigation est irrévocablement close. Ce dernier point est d'une importance particulière pour la Russie; où la mauvaise organisation des voies de communication retarde toujours l'arrivée des produits de l'intérieur aux lieux de chargements. C'est à l'arrière saison surtout, qu'ils y abondent. Alors les cargaisons sont toujours assurées, et les frets très avantageux.

5° Persuadons à nos Capitaines que ce n'est pas tant le taux du fret, que la multiplicité des courses qui fait la richesse d'un navire. Qu'ils activent leurs démarches dans les ports étrangers,

qu'ils se montrent plus faciles dans leurs transactions avec les affréteurs, que l'espoir souvent incertain de quelques florins de plus par last, ou d'un complément minime de leur cargaison, ne leur fasse point perdre un temps précieux qui leur eut suffi pour doubler leur course. Ce dernier cas se reproduit fréquemment sur la place de St Pétersbourg; et c'est là une des causes qui jettent du discrédit sur nos Capitaines. Ajoutez que plus leur séjour se prolonge aux lieux de chargements, et plus les frais de leur navigation se multiplient: ce qui en compromet d'une manière déplorable les bénéfices généraux. (Le dernier grand navire entré dans le port de Cronstadt, n'a mis que sept jours pour décharger la cargaison qu'il avait apporté, en prendre une nouvelle et remettre à la voile. Remorqué par un bateau à vapeur, il a franchi la rade déjà prise par les glaces.)

Nous ne conseillerons point ici, ce que d'autres pourraient imaginer, peut être, savoir: d'engager nos navires à se mêler

aux mouvements des navires étrangers, pour transporter, avec eux, ailleurs que dans nos ports, les produits d'autres contrées. Avant de songer à cette navigation excentrique que, peut être, nous pourrons aussi usurper un jour il importe que notre intercourse dans la Baltique soit plus développée, plus nourrie; que par nos efforts, par l'emploi des moyens convenables, notre pavillon y soit mis à l'abri de toute concurrence et qu'il occupe enfin sur cette mer la place glorieuse à laquelle il a droit de prétendre.

2°. Question du fret maritime.

Une dépêche de l'Ambassade du Roi à St Petersbourg, communiquée au Ministère du Commerce en 1846, par le département des Affaires étrangères, établit le cours moyen général du fret maritime dans le port de St Petersbourg, dans les années 1842 jusqu'à 1845 inclusivement. Nous renvoyons à cette dépêche pour ce qui concerne la question théorique du fret; elle nous y parait très exactement et très lucidement exposée. Ici,

nous ne parlerons que de ce qui s'est passé cette année sur la place de Saint Pétersbourg.

Depuis longtemps le fret pour la France y flotte entre 70 et 80 fr. et 15 p.% pour avaries et chapeaux par last de 120 pouds (2,000 Kilog.)

L'ukase de 1845 ayant éloigné beaucoup de bâtiments français du port de St Pétersbourg a occasionné dans le fret de 1846, des variations sensibles. Les premiers navires arrivés sur lest, de peur d'avoir à subir la fatale surtaxe, se sont montrés fort exigeants. Cependant, faute de marchandises, ils ont fini par se contenter de 80f. et 15 p.% par last; et ce n'est que plus tard que les derniers venus, en très petit nombre, ont obtenu 115 fs environ et 15 %.

Pour les Steamers, le fret a varié de 100 à 120 fr. Ce sont les seuls navires qui soient venus chargés.

Le fret pour l'Angleterre a varié de 20 à 25 schill. par tonne de 63 pouds. 25 s'est soutenu assez longtemps; puis, il y a

en hausse progressive, et les derniers navires frétés ont obtenu 50.

Il faut remarquer que beaucoup de navires anglais ont fait cette année deux voyages, quelques uns jusqu'à 3. Les capitaines français, au contraire, se sont montrés, comme toujours, à peu d'exceptions près, nonchalants, difficiles, et ont perdu à la recherche d'avantages minimes, un temps qui leur eut été plus que suffisant, pour renouveler leur course.

Pour la Hollande et la Belgique, le fret a varié entre 35 et 38 florins courants de Hollande (2f.10c) et 15 p.%.

Les navires étrangers qui ont pris des chanvres pour la France ont été frétés à 35 et 38 florins de Hollande et 15 p.%.

Nous avons dit dans le numéro précédent, que le manque de navires français dans le port de Saint Pétersbourg, avait été cause que des marchandises destinées pour la France étaient parties sous pavillon russe. Il est à considérer qu'un seul négociant (M. Riva) a osé se

servir de cette voie; et encore ne l'a-t-il fait, qu'après s'être assuré en haut lieu, dans une communication particulière, vu le défaut de notification officielle, que les navires russes seraient admis en France aux petits droits, même avant la signature du traité de navigation conclu entre les deux puissances.

3.° Nationalité des Navires russes.

M. le Comte de Rayneval chargé d'affaires du Roi à S.t Pétersbourg, nous ayant communiqué un dossier, renfermant tous les documents relatifs à la nationalité des navires russes, documents complets et on ne peut plus exacts, nous croyons être en mesure de fixer avec certitude le véritable état actuel de cette question.

Le Code des lois de l'Empire tome XI, détermine les conditions de la nationalité des navires russes.

Voici les articles qui s'y rapportent.

Art.° 724. Les documents indispensables pour un navire sont l'acte de propriété,

la patente pour la navigation, le droit de porter pavillon russe, et le passe port de la Douane.

Art. 740. La permission de hisser le pavillon russe sur les navires étrangers, ne peut être accordée que par S. M. l'Empereur (14 Avril 1797).

Art. 744. Comme il n'y a pas encore assez de matelots russes expérimentés, et comme il est avantageux d'avoir pour les voyages de long cours des matelots étrangers, il est permis aux bâtiments russes appartenant exclusivement à des russes, d'avoir des matelots étrangers pour la moitié au plus jusqu'en 1850, et après 1850 pas plus du quart, excepté les cas où le nombre de matelots étrangers est déterminé par des traités de commerce particuliers. Le Capitaine doit toujours être russe.

Remarque. Comme exception, il est permis aux douanes de St Pétersbourg, Archangel et autres des ports de la

Baltique, de la Mer Noire, du Danube, de la mer d'Azoff, de donner jusqu'en 1846, des passeports aux bâtiments russes en partance pour l'étranger, d'après les réglements qui sont restés en vigueur jusqu'en 1840, c'est à dire, quand sur le bâtiment allant à l'étranger de St Pétersbourg, Archangel, Libau et autres ports de la Mer Baltique, il n'y aura pas plus des trois quarts de l'équipage des matelots étrangers; et pour les ports de la Mer Noire, de la mer d'Azoff et du Danube s'il y a moins de russes encore que ne le veut l'artᵉ 744, et lors même que le Capitaine et le second sont russes ou étrangers.

Par un ukase, en date du 1ᵉʳ Juin 1846, les faveurs exceptionnelles spécifiées dans la remarque précédente sous l'artᵉ 744, qui devaient cesser cette année, ont été prolongées jusqu'en 1850 et 1851.

Voici comment s'exprime à ce sujet la gazette officielle du commerce du 13 Juin 1846. « Sur le rapport de M. le Ministre des finances, au sujet de l'équipage des

bâtiments russes, le Conseil de l'Empire a pris la décision suivante, qui a été approuvée par S. M. l'Empereur le 15/27 Avril. En considération de la pénurie où l'on se trouve encore de capitaines, timoniers et matelots russes, le Conseil de l'Empire d'accord avec les propositions du Ministre des finances regarde comme nécessaire d'accorder la faculté aux douanes de la mer Baltique, de la mer Blanche, de la mer d'Azoff et du Danube, de continuer à délivrer aux bâtiments russes allant à l'étranger des passeports aux mêmes conditions que celles qui avaient été fixées jusqu'en 1846. En conséquence la proposition de M. le Ministre des finances est approuvée, et la remarque à l'art. 744 du Tome XI, du code des lois est modifiée de la manière suivante : Par exception, il sera permis aux bâtiments russes qui iront à l'étranger des ports de la mer Baltique et de la mer Blanche, de prendre jusqu'en 1851, des passeports

de la douane, quand bien même les capitaines et les timoniers seraient étrangers, ou que les trois quarts de l'équipage seraient composés de matelots étrangers. Les bureaux de douane peuvent délivrer des passeports aux bâtiments russes partant des ports de la mer Noire, de la mer d'Azoff et du Danube jusqu'en 1849; quand bien même ces bâtiments auraient des capitaines et des timoniers étrangers; et jusqu'en 1850, quand bien même plus des trois quarts des matelots seraient étrangers.»

4° Navigation des paquebots du Hâvre.

Les paquebots privilégiés qui font l'intercourse d'été du Havre à St Petersbourg et de St Petersbourg au Hâvre, se sont trouvés jusqu'à présent dans une condition assez prospère. Il n'est pas à croire que cette prospérité continue. En effet, les chemins de fer d'Allemagne reliant Berlin à Paris par une ligne non interrompue, vont

donner aux paquebots de Stettin une importance et une vogue qui les mettront en état d'écraser toute concurrence. C'est par Stettin que partiront tous ces voyageurs qui redoutant la mer, trouveront ainsi le moyen de la subir cinq jours de moins que par la voie du hâvre. C'est par Stettin que partiront tous ces hommes de loisirs ou d'affaires, qui s'estimeront heureux, tout en se rendant en France et sans perdre de temps, de faire une connaissance rapide avec la physionomie des pays allemands. C'est par Stettin, enfin, que partiront ces nuées de marchandes de modes, de tailleurs, de coiffeurs &c. qui vont à la recherche des nouveautés, et qui pourront ainsi visiter, chemin faisant et sans plus de frais, trois grandes capitales européennes: Berlin, Bruxelles, Paris. Donc l'avenir des paquebots de Stettin doit nécessairement compromettre celui des paquebots du Hâvre. La ligne de Lubeck, actuellement en décadence, reprendra

de l'importance, dès que le chemin de fer de Hambourg à Berlin sera livré à la circulation. Cette importance serait énorme, si Lubeck obtenait ce qu'elle demande depuis si longtemps, un chemin de fer qui la reliât à l'Allemagne centrale. On conçoit que toutes ces éventualités ne peuvent qu'être préjudiciables à la ligne du Hâvre.

5.° Influence des réformes de Sir Robert Peel. Nous avons déjà dit ailleurs que les réformes de Sir Robert Peel, en Angleterre, avaient produit une impression profonde sur S. M. l'Empereur de Russie, qui, spontanément avait baissé les droits pour plusieurs objets d'importation et d'exportation. Voici encore la prolongation d'une mesure favorable aux expéditions du commerce.

"Le 17 Septembre 1846, S. M. l'Empereur, sanctionnant une décision du Comité des Ministres, rendue sur la proposition du Ministre des finances, a daigné prolonger pour trois ans, c'est à dire, de 1847 à 1850, la

faculté accordée au Commerce de St Pétersbourg par les deux décisions du même comité, sanctionnées les 29 Février et 25 Avril 1844 par S. M. I. de vendre, acheter et expédier à l'étranger le chanvre, le lin, la filasse et le suif, sans les soumettre à l'expertise, si l'acheteur et le vendeur s'entendent à cet égard, ou s'ils le désirent, de les faire expertiser d'après les règlements en vigueur, faculté qui devait durer trois ans, à commencer de la navigation de 1844. Ces décisions, dont l'effet est prolongé comme nous venons de le dire plus haut confèrent au Ministre des finances le droit d'étendre la faculté en question aux autres ports dont le commerce en ferait la demande.

Mais ces réformes si récentes n'ont pu obtenir encore en Russie des résultats assez nombreux, pour fournir un champ fécond à l'observation. Ce qu'il y a de positif, c'est que l'Angleterre jusqu'à présent en dehors du commerce d'exportation des céréales de la Russie

y est entrée, cette année, pour une part notable. Ainsi, 17,000 tchets. de pois, 61,800 d'avoine, 29,000 de froment sont partis de Cronstadt pour les ports britanniques. Ce qu'on peut affirmer encore, c'est que les marchands russes, voyant maintenant un débouché certain pour leurs céréales, ne se contenteront plus, comme autrefois, d'en faire venir aux lieux de chargement le strict nécessaire, et encore cela, au fur et à mesure de leurs besoins, mais établiront dans ces mêmes lieux, et à S.t Pétersbourg, en particulier, de vastes entrepôts de grains, où les affréteurs pourront trouver pour leurs navires des chargements toujours prêts.

L'administration de l'Empire ne fait pas mystère de ses sympathies pour l'exemple donné par le ministre anglais. Mais, quoi qu'il en soit, nous regardons comme incontestable, que les dispositions plus

favorables qui pourront s'introduire dans le tarif russe, n'atteindront jamais que les matières premières, comme denrées coloniales &c; et que la protection vouée à l'industrie nationale le maintiendra toujours dans son système de sévérité à l'égard des produits manufacturés. Ou, du moins, s'il en sort, ce ne sera que par exception, et en vertu de clauses spéciales stipulées entre nations.

6°. Exportation et Importation du port de Cronstadt, en 1846.

L'exportation de grains a été grande cette année dans tous les ports de la Russie. On en a chargé, en particulier, au port de Cronstadt, une quantité immense pour Hambourg, Brême, Amsterdam, la Meuse &c.

Voici, du reste, d'après la gazette du commerce, le tableau comparatif général des importations et exportations faites dans ce dernier port en 1845 et 1846 (Nous le transcrivons sur le numero

du 5 Décembre

Importations

Marchandises	En 1845	En 1846
Fruits frais	72,371	84,314 caisses
— id. — secs	116,306	92,950 pouds
Boissons spiritueuses ..	4,353	4,384 anc.
Vins	94,821	110,647 "
Vin de champagne.	610,630	563,568. bout.
Porter	1,369	1,098. oxh.
Porter	59,227	58,186 bout.
Sucre	1,659,353	981,804 pouds
Café	138,712	163,286 "
huile d'olive	272,433	320,655. "
Indigo	44,740	34,348 . "
Cochenille	2,815	6,588 . "
Bois de teinture ...	468,993	426,282 . "
Sel	762,147	420,287 .
Coton écru et laine	688,376	584,580 . "
id. filé	475,642	378,389 . "
Tissus de laine ...	8,216	6,132 . "
Soieries	1,986	2,049 "

Suite des Importations.

Marchandises	En 1845	En 1846
Tissus de coton . . .	3,429	3,214. pouds
Tabac en feuilles et côtes . .	104,267	123,477. "
Cigares	4,893	3,919 caisses
Harengs	48,464	53,537 barils
Charbon de terre . .	50,689	47,531 ch.

Exportations

Fer	414,910	377,022 pds
Cables et cordes . . .	174,680	163,090. "
Cuirs crus	84,008	74.664 "
" ouvrés	23,948	29,976 "
Lin	355,305	407,266 "
Bois de construction	67,539	92,799 pièces
Toiles à voiles	27,804	22,436 "
" de Flandres . . .	32,652	32,177. "
" Ravendoeck . . .	51,867	50,360 "
Chanvre	1,895,573	1,643,841 pds
Potasse	243,990	179,214 "
Suif	2,836,862	2,929,059 "
Graine de lin	381,900	171,621 tchet
Soies de porc . . .	71,287	70,100 pds
Grains divers . . .	79,759	739,708 tchet

Ce dernier article est remarquable: c'est une différence en plus de 659 949 tchet pour l'année 1846. Ceci montre l'état de pénurie où se sont trouvés les divers marchés de grains de l'Europe; cette année; et la confiance qu'ils peuvent avoir dans les ressources de la Russie, lorsqu'une pareille crise se déclare.

7° Qualité de nos produits importés en Russie.

Le Département du Commerce nous invite, dans la partie de nos instructions relative aux faits commerciaux à prendre des renseignements sur la qualité des produits que nous importons en Russie. Nous avons donc vu et interrogé à ce sujet les principaux négociants de S.t Pétersbourg. Tous nous ont dit que non seulement ils n'avaient pas à se plaindre de leurs fournisseurs, mais qu'ils devaient, au contraire les remercier pour la beauté et l'excellence des marchandises qu'ils leur envoient. Les consommateurs que

nous avons sondés sur cette question, nous ont paru aussi du même avis. Et, de fait, il serait très difficile que nos expéditeurs réussissent à faire accepter sans réclamation par les marchands de St Pétersbourg, des marchandises de mauvais aloi: car, d'un côté, ces marchands sont très intelligents, français, pour la plupart, intéressés à la conservation de leur clientèle; et de l'autre, cette clientèle est composée de personnes qui ont voyagé, qui ont vu par conséquent aux lieux où on les fabrique les produits qu'elles achètent, qui les comparent avec ceux de leur pays, qui, enfin, par leurs habitudes raffinées d'élégance et de luxe ont acquis une merveilleuse perspicacité en pareille matière.

Ajoutez à cela que les russes opulents auxquels s'adressent principalement nos produits, n'en calculent jamais les prix. Dès qu'ils leur plaisent, ils les achètent quand même. Quoiqu'il en soit, nous ne saurions trop recommander

à nos expéditeurs de soigner les envois qu'ils font en Russie. Maintenant, plus que jamais, cela est nécessaire. L'industrie indigène s'agite de toutes ses forces pour organiser contre nous une concurrence puissante. Il faut que nous lui opposions une perfection qui non seulement la réduise au silence, mais qui la décourage; c'est ainsi que nous retiendrons autour de nos comptoirs la foule opulente à laquelle elle aura, en vain, demandé son or.

8°. Exportation des pommes de terre.

Tout ce qui regarde les pommes de terre excite aujourd'hui le plus grand intérêt. Le précieux végétal, est, en quelque sorte le froment du peuple, en sorte que s'il vient à manquer, le peuple meurt de faim. Témoin la crise affreuse qui s'accomplit actuellement en Irlande. Pour épargner un semblable désastre aux provinces baltiques, ces provinces jadis si cultivées, si fertiles,

maintenant si négligées, si misérables, l'Empereur vient d'y défendre l'exportation des pommes de terre, cette exportation ne pouvant se faire qu'au détriment de la classe pauvre, laquelle ne saurait trouver dans les autres céréales, d'ailleurs peu abondantes, un supplément suffisant pour les besoins de son existence.

Voici ce qu'on lit, à ce sujet, dans le journal de St Pétersbourg, du 6 Xbre 1846.

« Le 1er Septembre, sanctionnant une décision du Comité des ministres, rendue sur une proposition sollicitée par le Gouverneur militaire de Riga, gouverneur général de Livonie, d'Esthonie et de Courlande, et présentée par le ministre de l'intérieur, S. M. l'Empereur a daigné ordonner de prohiber jusqu'au 1er Septembre de l'année 1847, l'exportation des pommes de terre par les ports des gouvernements de la Baltique, et d'y borner l'exportation en franchise de droits de ce produit, comme

provision de bord des navires partant pour des ports situés en deçà du Sund, à la quantité d'un tchetverik, et à bord de ceux en destination pour les ports au delà du Sund, à celle de deux tchetveriks par homme d'équipage, y compris le Capitaine".

9° Péage du Sund. Si nous en jugeons d'après les dispositions qui se manifestent dans les divers pays du bassin de la Baltique que nous avons parcouru jusqu'à présent, le péage du Sund serait soumis, avant un long délai, à une modification profonde, sinon à une suppression totale. Les armateurs de St. Petersbourg le trouvent gratuit dans son principe puisque la protection exercée jadis par le Danemark en faveur des navires qui passaient le Sund, protection qui avait donné lieu originairement à ce péage, est devenue aujourd'hui tout à fait inutile ; exorbitant dans ses conséquences, et, en cela, contraire à l'esprit des traités qui l'ont sanctionné,

puisque depuis ces mêmes traités, la navigation de la Baltique ayant pris un grand développement, et les marchandises qu'elle importe et qu'elle exporte ayant subi nécessairement, vu leur énorme quantité, une baisse notable, le tarif du péage en question est néanmoins resté le même. Nul doute que la France ne partage et n'appuie au besoin ces dispositions hostiles à l'égard d'un abus que rien ne justifie; elle peut compter aussi sur l'assentiment de la Prusse si étrangement mystifiée à ce sujet dans le dernier traité qu'elle a signé avec le Danemarck. Quant à la Suède, il est manifeste qu'elle prendra le même parti: la Suède ne pouvant compter sur ses canaux intérieurs dont la navigation est trop lente, trop difficile, et par conséquent trop coûteuse, pour rivaliser avec celle du Sund, doit nécessairement rester dans le droit commun. Mais, de toutes les puissances maritimes, celle qui nous paraît la

plus opposée au péage du Sund, sans doute, parcequ'elle a plus d'intérêt que toutes les autres à ce qu'il soit aboli, c'est l'Angleterre. Nous savons, de bonne part, qu'elle est décidée à refaire sur d'autres bases le traité qu'elle a conclu jusqu'en 1852 avec le Danemark; et le Times commencera longtemps d'avance à travailler l'opinion sur la question des droits du Sund, afin que lorsque le moment d'agir sera venu, toutes les parties intéressées puissent s'unir à l'Angleterre sures de son appui, pour le triomphe de la cause commune. Ainsi donc tout nous porte à croire que cette vieille question du Sund est sérieusement menacée; et si, comme il arrive toujours en pareilles circonstances, les dispositions qui se manifestent à son égard, vont toujours s'envenimant, il est probable, pour ne pas dire certain, qu'elle sera vaincue dans la lutte et retranchée, à tout jamais, du code des nations maritimes.

L'opiniatreté du Danemarck à se

refuser à tout arrangement qui tendrait à diminuer les droits ~~de sortie~~ du Sund (Il parait cependant que le Danemark vient d'accorder tout récemment une faveur partielle à la Prusse, relativement au péage de l'Elbe et du Sund : voici ce qu'on écrit à ce sujet de Copenhague, en date du 24 Novembre 1846.

" Une résolution royale du 16 8bre a accordé au gouvernement prussien, sur la demande de ce dernier, la remise du péage de l'Elbe pour 20,000 boisseaux de seigle, et de celui du Sund, pour 42,000 boisseaux qui doivent être transportés de Rathenow, de Dantzick et de Kœnigsberg dans les magasins prussiens de la province rhénane ."), a pour principe, dit-on, une influence secrète qu'on attribue à la Russie. Sans nous prononcer sur cette hypothèse au sujet de laquelle nous n'avons reçu aucune communication officielle, nous avouerons que c'est en vain que nous cherchons à l'appuyer sur des motifs

plausibles. Quelle serait donc ici la politique de la Russie ? Assurément ce n'est pas de protéger ceux de ses navires qui franchissent le Sund, puisque ces navires y sont soumis, comme tous les autres, au péage commun. Serait ce de protéger sa marine générale, en laissant subsister contre les marines étrangères qui lui font concurrence, une charge qu'elle sait leur être odieuse ? Mais, ne voit-elle pas que cette charge toute odieuse qu'elle est, ne saurait constituer une entrave assez puissante pour empêcher le développement de ces marines qu'elle redoute ; et qu'ainsi cette protection indirecte serait, de sa part, tout à fait illusoire ! D'ailleurs la Russie paierait elle même cette protection de ses propres deniers, puisque le tribu que les navires étrangers acquittent en passant le Sund, augmente d'autant le prix des marchandises qu'ils lui apportent. Quoiqu'il en soit des motifs secrets qui peuvent

diriger la Russie dans l'influence qu'on lui suppose sur l'opiniâtre conservation du péage du Sund ; nous pouvons assurer qu'ils ne sauraient prévaloir contre la volonté bien arrêtée des autres puissances maritimes ; bien plus nous pouvons même dire qu'une fois le champ ouvert, la Russie entraînée de gré ou de force dans le conflit, ne manquera pas de prendre parti pour le grand nombre, et de réclamer aussi pour elle la part de justice réclamée pour tous.

10.e Dispositions relatives à la Pologne.

La récolte des céréales a été malheureuse cette année, en Pologne, à tel point que le pays serait menacé de disette. Pour en prévenir les désastreux effets, le Conseil d'administration a pris l'arrêté suivant :

« Prenant en considération l'état de la récolte de cette année, ainsi que les prix élevés des vivres, et voulant assurer aux habitants les moyens de se nourrir,

le Conseil d'administration a décrété ce qui suit :

Art. 1er. A partir du 20 Octobre (1er 9bre) de cette année jusqu'au 19 Mars (1er Avril) 1847, tous ceux qui importeront hors des frontières du Royaume, en Autriche, en Prusse et à Cracovie avec son territoire, du seigle de l'orge, de l'avoine et des pommes de terre, de même que de la farine et du gruau, acquitteront à l'exportation, au profit du trésor du Royaume, les droits suivants pour chaque Korsec, (un demi tchetvert), de ces denrées, et nommément

a) seigle .... 45 cop. argent
b) Orge ou drèche .... 45 cop. arg.
c) Avoine .... 30. " "
d) Pommes de terre ... 30 " "
e) Farine et gruau de
toute espèce .... 45. " "

Art. 2. A partir du 20 Octobre (1er Novembre) de cette année jusqu'au 20 Juillet (1er Août) 1847, il sera permis d'importer de l'étranger dans

le Royaume, en franchise de droits d'entrée et de péages, sur les voies publiques, du froment, du seigle, de l'orge, de l'avoine, du blé sarrazin, des pois, du millet et des pommes de terre, de même que toute espèce de farines et de gruaux.

Art. 3 La faculté de fabriquer les eaux de vie dans les distilleries du pays, d'après les déclarations déjà faites, est limitée actuellement au 20 Janvier (1er Février) 1847. La décision quant à la possibilité de continuer à cette époque cette fabrication dépendra de l'état des approvisionnements de pommes de terre et de grains, et du taux de leur prix.

Art. 4. La commission de l'intérieur et des affaires ecclésiastiques et celle des finances et du trésor sont chargées de l'exécution du présent arrêté."

11. Commerce du port de Riga.

Voici d'après la Gazette officielle

du commerce, le tableau comparatif des revirements du commerce du port de Riga, depuis l'ouverture de la navigation jusqu'au 1er Novembre.

Exportation

Marchandises	1845	1846
Chanvre	859.710	976,311 P.ds
Lin	1,219,278	1,188,550 ..
Etoupe de lin	59,070	71,733 ..
" de chanvre	58.683	78.105 ..
huile de chenevis	47,821	5.828 ..
Graine de lin	206,092	170,060 tchet
" de chenevis	142,599	15,447 "
Froment	"	927 .
Seigle	3,650	257,149 ..
Orge	846	7,998 ..
Avoine	.	32,491 ..
Bois	1,112,864	1,595,444 R. arg
Tabac en feuilles	18,337	9,573 P.ds
Cuirs crus	10,671	8,250 ..
Cables	4,195	581 ..
Nattes	118,889	177,466 pièces
Plumes à écrire	2,188	2,987 P.s
Total	11,289,228	12,848,614 Roub. arg.t

Importations

Articles principaux qui ont acquitté les droits.

Marchandises	1845	1846
Vins de Champagne et de Bourgogne.	73,047	84,147 bout.
Vins divers	2,019 32,051	2,356 „ 32,386 red
Porter	11,200	10,659 „
Rhum, arak, coquac ...	1,822	2,177 „
Sucre brut	104,722	84,778 frds.
Café	10,819	14,255 „
Sel	1,730,336	1,932,503 „
Tabac en feuilles et Cigares	11,558	11,535 „
Fromage ------	1,194	1,442 „
Harengs ------	67,499	79,896 barils
Epiceries -----	50,119	55,461 r.nag
Couleurs -----	56,892	46,812 „
Métaux -----	66,528	50,843 „
March. manuf. ----	315,752	348,393 „
Coton écru ----	11,865	6,776 p.ds
Total -	4,307,658	4,272,318 a.n.1

12.° Régime de la Navigation en Russie, et charges particulières à ses ports.

Nous n'avons pu nous procurer encore les états des charges particulières à chacun des ports de la Russie. Mais, on trouvera, ci joint, tout ce qui concerne en cette matière les navires français et anglais, au port de S.t Petersbourg. Les anciens droits additionnels ont été supprimés par le tarif de 1842; à l'exception toutefois de ceux prélevés sur certains produits d'origine russe à leur exportation, en faveur de la navigation intérieure (voir le tarif p. 149 lettre D). On paie aussi sur l'importation 1/4 p.% pour le nouveau pont de pierre qui se construit actuellement sur la Neva. Le droit de quarantaine 1 p.% est aussi maintenu. Quant au régime de la navigation en Russie, c'est une question trop vaste et trop compliquée, pour que nous ayons pu encore l'étudier dans tous ses détails. Des hommes spéciaux que nous avons consulté

à ce sujet, nous ont dit que les principaux éléments devaient en être puisés dans l'instruction pour les Capitaines de vaisseaux, publiée par l'administration du Commerce extérieur; et surtout dans le code maritime russe traduit en français par Antoine de St Joseph. Nous pensons que ces deux ouvrages se trouvent au Département du Commerce.

13° Last et tonneau de Jauge et d'affrètement. Les renseignements qui nous sont demandés par le bureau des législations étrangères au sujet du last et tonneau de jauge et d'affrètement sont excessivement difficiles à recueillir. En dehors de l'administration officielle, nous n'avons trouvé personne qui put nous aider à résoudre les difficultés qui y sont proposées, et à établir une théorie précise. Quant aux employés avec lesquels nous nous sommes mis en rapport, ils nous ont promis de satisfaire à nos questions, mais, pour cela, ils nous ont demandé

un délai. En attendant, voici, à propos du last et du tonneau, quelques points pratiques qu'il est utile de connaître; et qui, d'ailleurs, donnent réponse à certaines parties de la thèse générale.

Excepté pour les affrètements anglais qui se font à raison de 63 pouds, par tonne, la base du last, à St Petersbourg, est le suif qui se charge à 120 pouds par last. Tous les autres articles, basés sur le suif, se calculent ensuite, quant au last, sur leur qualité encombrante ou non encombrante. Ainsi, le last de la potasse et du cuivre est de 120 pouds; le last du chanvre et du lin est de 60 pouds.

Quant aux planches, on les frète à raison d'un standart de 10 douzaines réduites. Le stantart varie suivant la largeur et l'épaisseur des planches. Le standard de 10 douzaines réduites pour des planches de 3 pouces d'épaisseur sur 11 pouces de largeur fait 720 pieds courants anglais ou 675 pieds français; pour des planches de 3 pouces d'épaisseur

sur 9 pouces de largeur, il fait 880 pieds courants anglais ou 825 pieds français &c. &c.

Pour les céréales le last est de 16 tchetvertes, quelque soit le poids intrinsèque de la marchandise.

Le poud russe équivaut à 16,^{kil} 38080. Mais, en pratique, l'évaluation du last n'est guère comptée pour le suif, qu'à 16,^{kil} 16500 par poud; pour le chanvre et le lin, 16 kilos; pour le cuivre 16,^{kil} 33000.

Les différences sont basées sur les éventualités multiples auxquelles ces marchandises sont exposées, soit à cause des variations de la température soit à cause de la qualité plus ou moins satisfaisante du navire, soit à cause des procédés de déchargement &c.

14°. Dispositions actuelles. Les affréteurs de St Pétersbourg sont en grand travail; on s'attend à

un mouvement extraordinaire, dans le port de Cronstadt, à l'ouverture de la navigation prochaine. Mais, jusqu'à présent, dit-on, il se prépare peu d'affaires avec la France. Les derniers suifs qui y ont été expédiés par navires russes, n'ont pu s'y vendre; on les a portés aux anglais qui les ont achetés. Des lettres venues de France expliquent le peu d'empressement qu'on y témoigne actuellement pour les produits russes, par l'attente où l'on est, d'une prochaine diminution de droits sur ces mêmes produits./.

64

24

2

1846 et 1847.

Notes commerciales.



15°. État commercial de la Russie considérée par rapport à la France.

C'est une étude remplie du plus vif intérêt que celle du mouvement commercial de la Russie. On y voit, d'un côté comment cette grande puissance, développant peu à peu ses forces naturelles, devient pour toutes les nations du monde un vaste magasin, où elles peuvent s'approvisionner de presque toutes les matières nécessaires à leur industrie; de l'autre comment par suite des relations qu'elle engage et qu'elle entretient avec l'Europe, l'Asie et l'Amérique, elle attire dans son sein l'élite des produits étrangers.

Toutefois, nous nous abstiendrons d'embrasser ici le cadre immense qu'offre une pareille étude. Préoccupé, avant tout, du point de vue pratique, nous nous bornerons à examiner ce que la Russie peut être commercialement par rapport à la France, et réciproquement ce que la France peut être commercialement par rapport à la Russie.

Lorsqu'on parcourt la Russie, non en touriste léger qui n'y cherche que des impressions, mais en économiste sérieux qui s'efforce d'en pénétrer les ressources, on ne peut s'empêcher de reconnaître qu'il n'est peut être pas de pays au monde plus riche en éléments propres à satisfaire non seulement aux nécessités de la vie, mais encore à toutes les exigeances du confort et du luxe. En sorte,



qu'à parler en rigueur, la Russie pourrait se renfermer en elle-même, s'isoler, en quelque sorte, du reste du monde, sans avoir à souffrir matériellement de cet isolement; tandisqu'il n'en serait pas ainsi peut être des autres nations avec lesquelles elle aurait cessé de communiquer.

Nous n'appuierons point cette assertion par une statistique détaillée de l'Empire de Russie; nous ne parlerons ni de ses plaines fécondes, ni de ses mines inépuisables, ni de tous ces trésors d'une variété infinie qui composent sa richesse nationale. Nous nous attacherons plutôt à étudier un fait, un fait étrange qui semble démentir cet idéal que nous signalions tout à l'heure. Pourquoi la Russie qui possède dans son sein tant d'immenses ressources, n'emploie-t-elle pas tous ses efforts à les développer? Pourquoi, lorsqu'elle pourrait devenir si facilement la première nation agricole du monde, n'aspire-t-elle, ce semble, qu'à prendre en main le sceptre de l'industrie? Attend-elle pour se replier sur elle-même et féconder sa propre substance, qu'elle se soit brouillée avec quelqu'une des grandes nations de l'Europe, afin de lui montrer qu'elle peut se passer d'elle, et lui fermer impunément ses ports? Il y a là matières à de sérieuses réflexions.

Un pays riche par lui même a besoin pour jouir de sa richesse: 1° de bras qui exploitent ses produits; 2° de voies de communication pour transporter ces produits,

d'abord sur les marchés intérieurs, pour la consommation des indigènes; puis sur les ports, pour en exporter le superflu à l'étranger.

Or, qu'elle est, en Russie l'état des voies de communication? Si l'on excepte trois ou quatre grandes chaussées, véritables merveilles de l'Empire, on peut dire avec vérité qu'elle n'a point de routes. C'est là, du reste, un aveu que font volontiers les nationaux. En effet, quel nom peut-on donner à ces lignes d'une largeur indéfinie, couvertes le plus souvent d'un sable profond ou d'une boue épaisse, sillonnées de forêts à peine défrichées, et coupées en mille endroits par d'abominables rondins, ou par des ponts de bois mobiles et grossièrement travaillés? Il faut avoir, comme nous, expérimenté ces sortes de lignes, pour pouvoir apprécier tout ce qu'elles ont de désavantageux pour les transports, et par conséquent le peu de service qu'elles sont en état de rendre au commerce. On dira, peut être, que l'hiver la saison propre de la Russie, couvrant tout le pays de neige, transforme par là même ses routes les plus âpres en voies douces et faciles. C'est vrai, bien que souvent ces mêmes routes tourmentées par de terribles ouragans, lesquels n'étant arrêtés par aucune montagne, déploient à l'aise toute leur furie, s'encombrent de tels amas de neige, qu'il faut organiser des travaux spéciaux, pour les rendre à la circulation. Mais la saison du traînage proprement dit, ne dure jamais plus de quatre mois; il reste donc encore huit mois

pendant lesquels les routes en question sont soumises à tous les inconvénients que nous avons signalés. Ajoutez, de plus, que sur ces huit mois, il en est trois, où par suite des pluies d'automne ou du dégel du printemps, elles sont tout à fait impraticables.

Au lieu de songer à améliorer ces routes, la Russie dirige aujourd'hui toutes ses pensées ambitieuses vers les chemins de fer. Il lui semble que de là dépende tout son avenir; et la question des rails-ways et des locomotives domine toutes les autres questions. Le fait est incroyable; et ne trouve d'explication, selon nous, que dans le caractère enthousiaste, jaloux, imitateur de la nation. Parceque la France, l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique &ca, ont des chemins de fer, il faut absolument que la Russie ait aussi des chemins de fer: comme si elle se trouvait dans les mêmes conditions que ces autres pays, et qu'elle dût s'appliquer à elle-même tous les projets qu'ils réalisent chez eux.

Ainsi donc, la Russie possède déjà et depuis plusieurs années, un chemin de fer en pleine activité, de St. Petersbourg à Tsarkoe-Selo; un autre, celui de St. Petersbourg à Moscou, est en construction; et les travaux en sont poussés avec tant de vigueur, qu'on a lieu d'espérer qu'il pourra être inauguré avant deux ans; un troisième, déjà proclamé même par les journaux français, doit relier St. Petersbourg à Port Baltique, joindre le

littoral à Oranienbaum par une jetée en plein golfe, avec Cronslott, où serait établi le port marchand; le débarcadère de ce chemin se relierait à St Pétersbourg par un embranchement avec celui du chemin de Moscou; un quatrième chemin de fer, dont le projet n'a encore été soumis qu'à la haute administration, sans que rien en ait transpiré jusqu'à présent dans le public, prenant Moscou pour point de départ se prolongerait, en passant par Toula et Koursk jusque dans l'Ukraine; enfin, un cinquième chemin de fer, qui vient d'être signalé au public, dans une brochure spéciale, irait directement de Saratoff à Moscou, en passant par Tamboff, Rezan et Kalumna.

De tous ces chemins de fer, les deux premiers seulement nous paraissent avoir de l'avenir. D'abord, celui de Tsarskoe-Celo, attendu la quantité immense de voyageurs qui, durant la belle saison, se rendent aux campagnes Impériales et aux fêtes publiques, presque quotidiennes de Paulosk (1); ensuite celui de Moscou, qui malgré les frais immenses que coûteront son établissement et son entretien trouvera toujours, probablement, dans le grand

(1) Dans le courant du mois d'Août de l'année 1846, le mouvement sur la voie de Tsarskoe-Celo, a été de 117,680 passagers, et le montant de la recette brute s'est élevé à 40,630 roubles 76 Cop. d'argent.

Observons, toutefois, que le mois d'Août est

nombre de passagers et de marchandises de valeur qu'il aura à transporter un bénéfice réel. Le chemin dit de Port Baltique par les journaux français, peut se promettre à peu près les mêmes avantages, mais seulement pour la partie qui s'étendra de Pétersbourg à Cronstadt (dist. de 42 verstes). Et, encore, faut-il observer que ces avantages résultant en majeure partie du transport des passagers et non de celui des marchandises, dépendent de la fréquentation éventuelle des campagnes de Péterhoff; d'ailleurs, ils pourront toujours être facilement diminués par les bateaux à vapeur qui faisant le service direct de St Pétersbourg à Péterhoff et Cronstadt, par une voie plus courte, offriront aux voyageurs un passage moins dispendieux

---

un mois tout à fait exceptionnel, à cause des courses de chevaux qui ont lieu à Tsarskoe-Celo. En moyenne, le chemin de fer de St Pétersbourg à Tsarskoe-Celo et à Pawlosk transporte 460 000 passagers. Il gagne net, à peu près 8% du capital. Les frais d'entretien sont peu considérables puisqu'il n'y a qu'une seule voie, et que, d'ailleurs, on s'y borne au strict nécessaire. Ce qui coûte le plus, ce sont les fêtes données par l'administration à Pawlosk, afin d'y attirer la foule; elles absorbent le 12e de la recette. On pourrait dire, avec vérité que la fortune de ce chemin est toute artificielle.

que par le chemin de fer. Quant à la prolongation de la ligne d'Oranienbaum à port-Baltique, dont les journaux français ont fait mention, il parait que c'est une pure utopie, mise en avant par la Compagnie, pour écraser le projet du chemin de Narva présenté par le Baron Stieglitz. Mais quoiqu'on ait dit jusqu'à présent en faveur de ce chemin, on ne peut se dissimuler que sa mise à exécution traine singulièrement en longueur. Depuis que le projet en a été conçu, il a déjà subi des modifications importantes; on ne saurait même dire encore aujourd'hui si le plan qu'on suppose approuvé sera le plan définitif. D'ailleurs la Compagnie éprouve les plus grandes difficultés de la part de l'Etat, qui lui a refusé formellement la loi d'expropriation, ce qui fait que la plupart des propriétaires qui ont des terraines sur la ligne d'étude, ne consentent à les céder qu'à un prix exorbitant. Et puis, la construction du nouveau port est un problème dont elle n'a pas encore présenté la solution. Tous ces obstacles, et d'autres que nous passons sous silence doivent nous faire craindre, ce semble, que l'exécution du chemin de fer de Cronstadt, ne soit encore longtemps ajournée. Quant au quatrième projet dont nous avons parlé, on ne cite guères d'autre argument en faveur de son approbation possible, que la sympathie particulière que lui porte le Comte Kleinmichel, ministre des Travaux

publics, lequel ayant des propriétés sur la ligne même que devrait suivre le rail-way, aurait par conséquent un intérêt personnel à sa réalisation. Du reste, nous croyons ce projet, pour le fond, dans les mêmes conditions que le cinquième, c'est-à-dire, celui du chemin qui irait directement de Saratoff à Moscou.

Est-il rien de plus hazardé que ce dernier projet, rien qui décèle d'une manière plus palpable, l'inexpérience de l'auteur dans la matière? Et pourtant sa brochure a fait un grand bruit à St Pétersbourg; et maintenant encore, elle y excite un enthousiasme dont ne triomphent qu'avec peine les arguments les plus irréfragables.

De Saratoff à Moscou, on compte environ 800 verstes, soit 200 lieues. Eh bien! pour construire un chemin de fer sur toute cette ligne, on prétend n'avoir un déboursé que de 21 millions de roubles argent, soit 84 millions de francs; tandisque le chemin de St Pétersbourg à Moscou dont l'étendue n'est que de 600 verstes, soit 150 lieues, coutera plus de 60 millions de roubles argent, soit 240 millions de francs. Il est vrai que sur la ligne en question, les obstacles sont moindres que sur celle de Moscou; mais est-il à croire qu'ils le soient au point de réduire les frais de deux tiers? Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour se convaincre du contraire.

Ce raisonnement montre de la manière

la plus évidente, tout ce que le projet de chemin de fer de Saratoff à Moscou, a d'illusoire dans ses moyens.

Si nous l'envisageons dans son but, il ne nous paraîtra pas plus solide. Pourquoi construire un chemin de fer de Saratoff à Moscou? Assurément ce n'est pas pour le transport des voyageurs. Entre ces deux villes, les voyageurs sont rares, et les moyens de transport ordinaire leur suffisent. C'est donc pour le service des marchandises. Mais, pour que ce but spécial soit vraiment digne de considération, deux conditions sont nécessaires: 1° que le prix de revient des marchandises soit diminué; 2° qu'elles arrivent avec plus de célérité à leur destination.

Le chemin de fer de Saratoff à Moscou, peut-il remplir ces deux conditions? Nous ne le croyons pas.

En effet, voici comment s'opère actuellement le transport des marchandises de Saratoff à St Pétersbourg. Chargées sur des grandes barques, elles remontent le Wolga, jusqu'à Rybinsk, distant de Saratoff d'environ 1,800 verstes. Là le fleuve se trouvant moins profond, les marchandises sont transbordées sur des barques de moindre dimension puis continuent leur route, à travers les différents systèmes de canaux jusqu'à St Pétersbourg, parcourant une distance de 800 à 1,000 verstes, suivant les

systèmes où elles sont entrées. Dans le premier trajet, c'est-à-dire, celui de Saratoff à Rybinsk, leur prix de revient monte à 15 ou 20 Kopecks argent par poud; dans le second trajet, c'est à dire, celui de Rybinsk à St Petersbourg, leur prix de revient monte à 15 ou 16 Kopecks argent par poud: soit: pour les deux trajets jusqu'au lieu de destination, 36 Kopecks argent par poud.

Le prix de revient sera-t-il moindre par chemin de fer? Au contraire. Car, d'après une estimation raisonnée, on ne pourra se charger du transport des marchandises par rail-way de Saratoff à Moscou, distance de 800 Verstes qu'à raison de 30 Kopecks, argent par poud. Mais, d'un autre côté, il est statué que de Moscou à St Petersbourg (distance de 600 verstes), les marchandises transportées par chemin de fer paieront 25 Kopecks argent par poud. C'est donc un prix de revient de 55 Kopecks argent par poud, depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination; par conséquent, une différence en plus de 19 Kopecks argent par poud, pour le chemin de fer.

Donc, en résumant, et en calculant par verstes et par tonnes de 63 pouds, nous avons pour le transport par eau (les distances étant réduites), un prix de revient de 1 rouble, 62 Kopecks argent soit 6 francs 48 centimes; et pour le chemin de fer, un prix de revient de 2

roubles 48 Kopecks argent, soit 9 fr. 32 centimes.

Le désavantage de ce dernier est manifeste.

Remarquons, d'ailleurs, que ce désavantage ne saurait être compensé par la célérité du transport, car il est impossible à un chemin de fer de fournir la même quantité qu'une voie navigable.

Et d'ailleurs, comment le chemin de fer de Saratoff à Moscou, pourrait-il réaliser cette célérité? Chaque année pendant les six mois que dure la navigation, il est transporté à St. Pétersbourg par cette voie 60 millions de pouds de marchandises, et par l'Oka et la Moskwa, il est transporté à Moscou seulement 30 millions de pouds, ce qui fait en tout 90 millions de pouds. Mais nous n'envisageons ici que les marchandises transportées à Pétersbourg. Or, il est reconnu que sur un chemin de fer, chaque locomotive ne peut remorquer, en moyenne que 5,000 pouds (poids utile). Il faudrait donc pour suffire aux 60 millions de pouds en question, lancer journellement environ 66 locomotives, dans un seul sens, par conséquent à peu près 1320 wagons; ce qui suppose, vu l'étendue de la ligne et la rapidité relative étant calculée, un matériel d'exploitation de locomotives qui peut s'évaluer approximativement à 800; dont 660 en activité et le reste en réserve et en réparation.

Toutes ces conditions sont-elles réalisables, et un projet fondé sur de telles bases, ne mérite-t-il pas d'être rangé parmi les conceptions les plus chimériques ?

Sans vouloir ici prendre un rôle hostile, et n'arguant que d'après les faits que nous avons observés, nous ne pouvons nous empêcher de signaler l'impéritie des Russes en fait de constructions et de projets. Soit défaut d'études assez profondes, soit trop d'empressement à exécuter, ils tombent souvent dans les bévues les plus surprenantes. On sait que lorsqu'il fut question de construire un chemin de fer de St Petersbourg à Moscou, deux Colonels, ingénieurs partirent pour l'Amérique, avec mission d'y étudier sérieusement les rails-ways, et les locomotives. A leur retour, après avoir examiné la ligne de St Petersbourg à Moscou, ils déclarèrent que le chemin de fer était possible ; mais en même temps ils se récusèrent pour le mettre à exécution. En conséquence, le Gouvernement fit venir d'Amérique un Ingénieur qui a le grade de Major ; et c'est ce major américain qui préside aujourd'hui à la construction du chemin de Moscou, et qui commande en chef aux deux Colonels russes qui ont confessé leur incompétence. Ce que nous venons de dire en général souffre des exceptions, mais ces exceptions sont infiniment

rares. Du reste, à défaut de capacité personnelle, les Russes ont une merveilleuse adresse à s'emparer des capacités étrangères, et à en user à leur bénéfice. Ainsi, pour ne parler que d'un seul cas qui appartient à la question que nous traitons, le projet du chemin de fer de Cronstadt, à la tête duquel figurent des noms russes honorables, est l'œuvre d'un Ingénieur Italien, établi depuis longtemps dans le pays, auquel on a su le soustraire par des procédés aussi injustes dans le fond, que délicats et courtois dans la forme.

Le chemin de fer de Cronstadt, tel qu'il avait été conçu d'abord, devait suivre la rive droite de la Neva et relier ainsi le port de Cronstadt avec la douane de St. Petersbourg; ce qui eut procuré au commerce des avantages réels. Le Seigneur russe qui s'est emparé du projet, croyant, sans doute, qu'en le modifiant il le ferait passer pour sien, a décidé que le chemin de fer suivrait la rive gauche de la Neva, par Peterhoff et Oranienbaum, et qu'au lieu d'aboutir directement à Cronstadt, il s'arrêterait à Cronslott, où l'on construirait un port marchand. Par suite de cette modification, la Compagnie organisée par ce Seigneur russe, perd l'avantage inhérent au premier projet de relier le port de Cronstadt à la douane de St. Petersbourg, tout en s'imposant d'un autre

côté, sans aucune espèce de compensation, la construction si dispendieuse d'un nouveau port. Une autre modification proposée par le Baron Stieglitz avait pour but d'étendre la ligne jusqu'à Narva où serait fixé le port marchand; ce que voyant, la Compagnie, déjà en possession du projet, renchérit encore sur l'idée de Stieglitz et proposa de conduire le chemin de fer jusqu'à Port-Baltique. Aujourd'hui, ces deux dernières modifications sont regardées comme pures utopies; et on les a complètement abandonnées pour s'en tenir au second projet, c'est-à-dire, au chemin de Cronstadt par la rive gauche de la Neva. Mais, ainsi que nous l'avons observé plus haut, la Compagnie attendra longtemps encore avant d'avoir applani toutes les difficultés qui s'opposent à son entreprise et de pouvoir la mettre en pleine exécution.)

Mais d'où vient donc que la Russie se montre si engouée des chemins de fer? Ce pays de steppes immenses, de plaines sans fin, où le sable tourbillonne pendant l'été, et où la neige s'accumule pendant l'hiver, est-il bien fait pour les rails-ways? Qu'on ne s'y trompe pas, ce qui fait la fortune d'un chemin de fer, ce qui est la condition nécessaire de son existence, c'est l'affluence des passagers. Eh bien! la Russie

peut-elle compter sur cette affluence? Sans doute, pour la ligne de St Pétersbourg à Moscou, et pour quelques rayons partant de la Capitale, d'une petite étendue. Mais, ailleurs, il ne lui reste que des marchandises; Or, nous avons vu, à propos du chemin de Saratoff, quel sort le chemin de fer fait aux marchandises. De ce cas particulier, on peut conclure au général.

Et, d'ailleurs, comment les entrepreneurs de chemins de fer, peuvent-ils compter avec tant de sécurité, sur le transport des marchandises? Il nous semble que la manière dont les choses se passent en Russie devrait au moins leur en faire douter.

En Russie, tout paysan est serf; et comme tel obligé de payer à son seigneur, soit en argent, soit en travail, une redevance annuelle. La plupart la paient en travail. Or, d'après la loi, ce travail ne peut être exigé que pour trois jours, chaque semaine. Mais l'usage ou plutôt l'abus le porte presque généralement à quatre jours. Pendant l'été, le paysan russe consacre son travail de redevance à cultiver les terres de son Seigneur; il sème les grains, il fait la coupe des bois, il moissonne, fauche, rentre les gerbes et le foin dans les granges, il s'occupe, en un mot de tout, ce qu'exigent le soin et la prospérité des récoltes. Quand vient l'hiver, le Seigneur emploie son paysan à des travaux d'intérieur, comme à préparer

le chanvre, à construire des barques, à réparer les instruments de labourage, à mettre les céréales en état d'être vendues &c. Mais ces travaux ne suffisant qu'à un petit nombre, le reste est chargé de transporter en divers lieux les produits recoltés pendant l'été. Alors, le paysan, profitant du traînage place sur son traineau attelé d'un seul cheval la cargaison qui lui est confiée, et s'achemine à petites journées vers le lieu de sa destination. Il n'emporte avec lui, dans son voyage, que le strict nécessaire pour sa subsistance. La première cabane lui tient lieu d'auberge, et il y trouve l'hospitalité à très peu de frais. A son retour dans la terre seigneuriale, on lui tient compte des jours qu'il a employés au service du maître. Ainsi le transport des produits n'est pour le paysan russe qu'une corvée de laquelle il ne retire d'autre avantage que celui d'acquitter une redevance obligée. Comment donc le paysan russe pourrait-il consentir à confier sa cargaison à un chemin de fer? D'un côté, il ne gagne rien en la transportant, ce qui fait qu'il lui serait impossible de payer le prix qu'on lui demanderait; de l'autre, il acquitte en la transportant, une partie de sa redevance annuelle, ce qui fait encore qu'il doit tenir à consacrer à ces travaux le plus de temps qu'il lui est possible.

Quant au seigneur lui même, il n'est guère probable qu'il se détermine, en faveur d'un chemin de fer, à entrer dans des frais que le travail gratuit de ses paysans peut si facilement lui éviter.

Donc, encore une fois, le transport des marchandises, est pour les chemins de fer de Russie, une chose trop problématique pour qu'ils puissent logiquement y compter et surtout s'en servir comme de base pour calculer leurs bénéfices.

Ce qui doit fixer l'attention de la Russie, ce ne sont point les chemins de fer, qui trouveront toujours, soit dans la nature du pays, soit dans les mœurs et dans le caractère des habitants, des obstacles invincibles, mais ce sont les voies navigables. La Russie est riche en fleuves et en rivières; il faut qu'elle s'efforce de les utiliser. Pendant l'hiver les marchandises sont apportées sur leurs rives et préparées pour le chargement. Mais, une fois chargées, elles n'arrivent à leur destination que lentement et à grands frais.

Voici comment s'effectue encore aujourd'hui les transports des produits de l'Oural.

Dans le courant de l'hiver tous les produits sont transportés par des chevaux à travers les montagnes de l'Oural, et chargés sur des barques qui ne servent

que jusqu'à leurs destinations respectives. Au printemps, après la débacle des glaces, ces barques descendent la Tchoussovaya, rivière navigable très rapide: entrent dans le Kama à Perm, et dans le Wolga au dessous de Kasan. Celles qui sont destinées pour les contrées du Sud, descendent le Wolga jusqu'au Don; le plus grand nombre le remontent en passant par Nijni Novgorod et Jaroslaff jusqu'à Twer. Là elles remontent la Twertza jusqu'au canal de Vouichni Voloschoff, entrent dans le Wolkoff et descendent le canal du Ladoga jusqu'à Pétersbourg, où elles n'arrivent, la plupart, qu'au mois d'Octobre. Comme à cette époque avancée de l'année le fret sur les batiments d'exportation est toujours à un taux très élevé, à cause du haut prix des primes de l'assurance maritime, les marchandises sont déposées à Pétersbourg, dans des magasins pour y attendre forcément l'époque de la navigation prochaine du printemps. Il faudrait donc accélérer leur transport et diminuer leur prix de revient. Pour cela il n'est qu'un seul moyen: celui d'établir sur les grandes voies navigables des bateaux à vapeur remorqueurs. Nous avons parlé plus haut des 60 millions de pouds qui arrivent de Saratoff à St. Pétersbourg par la navigation annuelle, et de

l'impossibilité où sont les chemins de fer de transporter cette quantité plus vite et à meilleur marché. Or cette impossibilité cesserait d'exister, dès qu'on ferait usage de remorqueurs. — Des calculs ont démontré qu'il suffirait de 50 à 60 bateaux à vapeur de la force de 3 à 400 chevaux, chacun, pour transporter cette quantité de 60 millions de pouds et même plus jusqu'à Rybinsk. Là 50 ou 60 autres bateaux de moindre force, faisant station sur la ligne, la transporteraient à St. Petersbourg. Les 120 bateaux à vapeur avec leurs barques respectives ne demanderaient qu'une mise de fonds d'environ 3 millions de roubles d'argent. Quel avantage sur les chemins de fer!

Pour preuve de fait de ce que nous venons d'avancer, nous dirons que cette année, un bateau à vapeur le Wolga, a transporté de Samara à Rybinsk (distance de 1400 verstes) une quantité de 150,000 pouds de blé, contre le courant, à raison de 15 Kopecks argent le pouds. Le bateau à vapeur, malgré la modération de son prix, a gagné au moins 50 p.%.

L'avantage des bateaux remorqueurs considéré en lui-même est trop évident pour qu'il n'ait pas frappé l'esprit des russes intelligents, mais jusqu'à ce jour, la pratique est encore en souffrance. Nous citerons, à ce sujet, un fragment intéressant d'un rapport relatif à la navigation du Dniepr.

« Un essai de bateaux remorqueurs fut tenté, il y a dix ans, sur le Dniepre. Quelques négociants entreprenants, nominément M.M. Rosing, Eberst et Strauch fixèrent leur attention sur les difficultés et les inconvénients que présente la navigation du Dniepre et de ses affluents, et entreprirent de construire sur ces rivières des bateaux à vapeur pour le remorquage des barques chargées.

Un privilège de 10 ans leur fut accordé en 1835, et la société fit immédiatement construire à ses frais deux bateaux à vapeur de la force de 50 chevaux, chacun, qui commencèrent à fonctionner en 1837. Les premiers essais convainquirent les fondateurs que, grâces aux bateaux à vapeur, la navigation pouvait continuer sans interruption dans la saison des hautes et des moyennes eaux, dont profitent les expéditeurs de barques.

Les avantages de cette entreprise pour le pays, comme pour les fondateurs, parurent si évidents, que l'année suivante (1838), ils essayèrent d'organiser la navigation à vapeur du Dniepre sur une plus vaste échelle, en proportion avec les besoins. Il fut donc proposé de fonder dans ce but une société par actions avec un capital de 1,800,000

Les statuts de cette compagnie, sous le titre de Compagnie de navigation à vapeur du Dniepre furent sanctionnés par S. M. l'Empereur, le 8 Février 1838. Elle se

proposait de transporter de Krementchoug et de Rjistcheff dans les Gouvernements de Minsk, de Mohileff, de Smolensk et autres, le sel, le blé, les pois, le blé sarrasin et autres produits dont une quantité considérable y est demandée pour l'approvisionnement de l'armée et la consommation des habitants; en outre, les matériaux de construction pour Kieff; enfin, elle espérait, avec le temps, pouvoir se charger d'amener le blé d'Ukraine et le sel de Crimée à Bobruisk, pour le transporter delà dans les ports de la Baltique, aussi bien que d'entreprendre le transport des marchandises par le canal royal dans le Royaume de Pologne.

Voici sur quels calculs se fondait le succès de cette entreprise:

1° Le chiffre des cargaisons que transporte le Dnièpre dépasse 12 millions de pouds, sans compter les pierres dont la plus grande partie est expédiée en amont de Krementchoug.

2° Un bateau à vapeur de la force de 50 chevaux peut, d'après l'expérience, remorquer jusqu'à 30,000 pouds de charge, contre le courant, à raison de 3 verstes par heure, ce qui fait par jour en comptant 17 heures de marche 51 verstes; le remorquage en aval des barques vides s'effectue à raison de 10 verstes par heure, ou de 170 verstes par jour.

3° Un bateau à vapeur peut faire 8 trajets pendant l'été, de Krementchoug à

Mohileff aller et retour, distance de 655 verstes; cela fait 240 mille pouds de marchandises qu'il peut rendre à leur destination.

4°. En estimant au prix modéré de 35 cop. assig. par poud, le transport des marchandises de Krementchoug à Mohileff, ou à Bobrinsk, cela produira 92,400 r. assig. par bateau à vapeur.

5°. La dépense pour un bateau à vapeur avec un baïdaque (grande barque de 17 à 22 sagènes et davantage de longueur, sur 1½ archines de largeur, entre les deux bordages, et 13 de cale), ne peut d'après l'expérience dépasser 20,000 roubles, et devait être diminuée encore par la jouissance de 180 déciatines de terrain houiller que le Gouvernement mettait à la disposition des fondateurs de la Compagnie dans le district de Bakhmont, gouvernement de Catherinoslaff.

Il fut proposé dans le principe de se borner à transporter en amont seulement 2,000,000 de pouds, ce qui nécessitait la construction de 8 bateaux à vapeur qui, d'après les calculs les plus modérés des fondateurs, devaient rapporter, chaque été, environ 739,200 roub. assig.

Il semblait que cette entreprise qui promettait un bénéfice évident et considérable aux fondateurs, aux négociants, aux mariniers, aux producteurs, aux propriétaires riverains, aux fabricants, aux industriels, et enfin aux consommateurs, sur l'énorme étendue

de 1,500 verstes de pays en longueur, et d'environ 1,000 verstes de largeur, dut infailliblement avoir un succès et un développement immense et rapide. Toutefois, il n'en a pas été ainsi. Dix ans après la construction des deux premiers bateaux à vapeur sur le Dnièpre, leur nombre n'a pas augmenté, et maintenant encore, deux pyroscaphes seulement sillonnent les eaux de ce fleuve et ont effectué, en 1845, jusqu'à 10 trajets chacun, l'un sur un espace de 700 verstes, et l'autre de 500. Des renseignements détaillés sur les difficultés et les obstacles qu'on avait rencontrés, sur les expériences faites, sur les nouvelles convictions acquises, sur les pertes et les profits, sont restés tout à fait ignorés: rien de ce qui peut donner une idée de la nature et de la marche de cette entreprise, et de ses chances de succès, n'a été porté à la connaissance du public, dont la sanction et la confiance pouvaient seules assurer la prospérité. C'est pourquoi nous nous abstenons de tout jugement définitif sur les causes du visible insuccès d'une entreprise aussi utile, qui peut abréger de moitié le temps, et diminuer d'autant les frais de transport, et par là même doubler la masse des marchandises livrées à la navigation du Dnièpre, en portant à 24 millions de pouds par an leur quantité actuelle qui est de 12 millions.

Au reste la nécessité d'accélérer la

circulation des marchandises sur le Dnièpre, peut se présenter plus vite qu'on ne pense. L'écoulement naturel des céréales s'opère dans la direction des Gouvernements riverains du haut Dnièpre et de ses affluents qui manquent de blé, et pour qui l'accélération du transport de cette denrée est une condition vitale. Sous ce rapport, et eu égard encore au développement remarquable de certaines branches d'industrie dans ces contrées, par exemple, du sucre de betterave, on peut supposer sans exagération que trente ou quarante bateaux à vapeur seraient à peine suffisants, pour satisfaire aux besoins actuels ou d'un prochain avenir des pays liés ensemble, par le cours du Dnièpre et de ses affluents."

Le rapport que nous venons de citer est une nouvelle preuve de l'impéritie et du peu de constance des Russes dans les grandes entreprises; et en même temps de l'opportunité d'établir des bateaux remorqueurs sur les voies navigables de leur pays. Nous savons de bonne source que cette dernière question est sur le point d'être poussée avec énergie par un étranger intelligent, qui s'en est occupé avec conscience, et qui possède déjà tous les élémens propres à la faire triompher. Nous ne saurions trop désirer ce résultat; car, il est évident

que si la Russie, mettant de coté son engouement pour les chemins de fer, se bornait à établir sur ses fleuves et ses rivières les remorqueurs en question, et à améliorer les routes qui conduisent à ses divers ports ou lieux de chargements, elle se créerait les plus grandes facilités, pour le développement de son commerce tant intérieur qu'extérieur.

Si les voies de communication sont nécessaires à un état pour le transport de ses produits, les bras qui les exploitent lui sont également indispensables. Or, la Russie, qui s'occupe avec si peu d'efficacité de l'entretien des premières semble oublier aussi tout l'intérêt que méritent les seconds. Au lieu d'employer tous les moyens possibles pour augmenter leur nombre, on dirait qu'elle ne tend qu'à les diminuer. Je ne parlerai pas de son armée qui absorbe une quantité d'hommes si inutile, ni de sa marine qui en absorbe une quantité plus inutile encore; mais, si l'on considère, par exemple, tout ce qu'en exige le seul transport des marchandises par eau, tel qu'il est organisé aujourd'hui on est effrayé du personnel considérable qu'il enlève à l'exploitation. Pour ne citer qu'un fait: depuis Nyni-Novgorod jusqu'à Rybrusk, distance de 1,060 verstes la navigation du Wolga et de ses affluents l'Oka et la Sesna, occupe pendant tout l'été de 70

à 80 mille ouvriers, et 15 à 18 mille chevaux. Qu'on calcule d'après cette donnée tout ce qu'occupe d'hommes et de chevaux la navigation générale de l'Empire !

Ce qui contribue encore à diminuer le nombre des travailleurs qui pourraient exploiter les produits de la Russie, et à faire négliger cette exploitation, c'est l'élan qu'on y donne à l'industrie. Nous l'avons déjà dit, les russes sont enthousiastes, jaloux, imitateurs. Enthousiastes, ils admirent à outrance les produits qui leur viennent de l'étranger, jaloux, il les envient, imitateurs, ils s'efforcent d'en fabriquer de semblables. Caractère absurde ! Chaque pays a sa destinée, chaque peuple son génie. Qu'un pays, resserré dans ses limites, peu riche de ses propres ressources, mais dont la population est active, laborieuse, intelligente, dévorée de besoins, par suite d'une civilisation avancée, se tourne tout entier vers l'industrie, cela se conçoit ; car il doit chercher dans les produits artificiels une compensation à ceux que la nature lui a refusés. Est-ce donc là la condition de la Russie ? La Russie si riche de ses produits naturels a-t-elle besoin d'en fabriquer encore de factices ? A la bonne heure, si en travaillant à ces derniers, elle ne laissait point les autres en souffrance. Mais, cela est impossible. Si grande que

soit la population de la Russie, on peut dire qu'elle est minime eu égard à ce que demanderait son exploitation. Et, d'ailleurs, lorsqu'une nation est engouée d'une idée, elle ne saurait favoriser en même temps l'idée contraire.

Aussi, parcourez les tableaux du Commerce de la Russie depuis un demi siècle (1); le chiffre de ses exportations est immense, sans doute. Mais qu'est-ce que ce chiffre comparativement à ce qu'il pourrait être? La Russie possède en abondance toutes les matières premières nécessaires à l'art et à l'industrie de tous les peuples du monde. Si elle employait tous ses efforts à l'exploitation de ces matières, elle deviendrait, sans contredit, le centre de l'approvisionnement universel. Non, pas cependant, que nous voulions interdire à la nation russe tout travail industriel; mais nous voudrions que ce travail fut très limité, confié, autant que possible à des étrangers, et dirigé enfin de telle sorte qu'il n'entravât en aucune manière la fécondation du sol national.

Cette question demanderait de très longs développements que nous ne saurions

---

(1) Voir les tableaux ci annexés du Commerce extérieur de la Russie, pendant 7 années comparées à 3 époques, dans l'intervalle de 45 ans &c.

donner ici. Nous ferons remarquer seulement qu'elle est une nouvelle preuve de cette vérité, savoir : que presque toutes les fois que l'on considère la Russie au point de vue économique, on ne peut dire que ce qu'elle pourrait, que ce qu'elle devrait être, et non ce qu'elle est réellement. La Russie, comme nation, n'a encore rempli que les premiers articles de son programme.

Admettons donc le fait de l'industrie russe, tel qu'il se présente aujourd'hui, et étudions le sévèrement.

Il est peu de produits fabriqués à l'étranger, auxquels l'industrie russe n'ait appliqué ses procédés d'imitation. Le nombre de ses fabriques de toute sorte est considérable. Nous en avons dressé un état ainsi que du personnel qu'elles emploient, qui se trouve ci joint. Cet état que nous n'avons pu obtenir qu'à l'aide d'une coopération puissante, a été dressé d'après des documents authentiques déposés au Département des manufactures et du commerce intérieur, lequel se trouve en Russie dans les attributions du Ministre des finances. Ces documents proviennent des rapports annuels des Gouvernements de toutes les provinces de l'Empire, envoyés officiellement par ordre spécial de l'Empereur au département des manufactures, dans les archives duquel ils

sont conservés sans ordre et sans classification.
Ce n'est donc qu'à force de travail, que nous sommes parvenu à les réduire aux proportions où ils se trouvent dans l'état ci annexé; et à leur donner la forme d'un tableau synoptique de l'exactitude du quel nous pouvons répondre. Toutefois ce tableau ne saurait suffire pour donner une idée complète de l'industrie russe, il faut encore qu'il soit accompagné de données analogues, qui ne peuvent être fournies que par les autres administrations, qui se partagent en Russie, la direction de l'industrie manufacturière.

1° Au département des revenus publics pour avoir la statistique:
des brasseurs,
des distillateurs,
des fabricants de boissons.

2° Dans les deux maîtrises (*), l'une russe, l'autre étrangère, pour la statistique des fabriques de:
passementerie
chamoiserie, mégisserie
Fourrures, d'une si haute importance pour leur valeur en Russie
Fabricants de poix et goudrons.

(*) Les maîtrises sont en dehors du Ministère et dépendent de l'administ.on du Golova ou Maire. Elles ont des rôles où sont inscrits tous les maîtres des ateliers fabriqués L.-ci mentionnés.

Distillateurs de térébenthine avec les bois résineux.
Potiers de terre,
Ebénisterie et instruments de musique,
Carosserie et sellerie,
Horlogerie
Orfèvrerie et Bijouterie
Librairie, Imprimerie
Et d'autres industries d'artisans exécutées dans des manufactures ou fabriques.

3° Au corps des mines, pour la statistique sur l'exploitation:
des mines de la couronne
En fer, cuivre, mercure, étain, plomb
des métaux précieux,
et des pierres fines.
Et pour connaître la valeur des produits en métaux précieux, provenant des mines des particuliers que chacun est tenu de verser à Barnaoul en Sibérie, chef lieu de l'Etat Major de l'administration des mines, en échange de rescriptions sur la banque de Pétersbourg qui les acquitte avec le papier monnaie d'usage.

4° Pour compléter le cadre des fabriques qui existent en Russie, il serait nécessaire d'y comprendre encore tous les établissements industriels, entretenus aux

frais de l'État, lesquels soit par leur nombre qui surpasse de beaucoup tout ce que les Gouvernements modernes ont d'analogue en Europe, soit par l'étendue de quelques uns, méritent la plus grande considération.

Mais ce n'est pas assez pour pouvoir apprécier l'état industriel de la Russie de connaître le nombre de ses fabriques et celui des ouvriers qui y sont employés, il faudrait encore connaître la quantité de matières premières employées dans chaque fabrique, leur valeur, la quantité de marchandises qui en sortent chaque année, leur qualité, leur prix &c.

Tous ces renseignements sont difficiles à obtenir l'administration de l'Empire, ne publiant à cet égard aucun document officiel. Toutefois, nous pourrions nous charger de les procurer au département du Commerce, aussi exacts et détaillés que possibles; mais, pour cela, il faudrait que les propositions que nous avons l'honneur d'adresser à M. le Ministre du Commerce dans notre lettre ci jointe, fussent favorablement accueillies; autrement il nous serait impossible de faire fonctionner les moyens qui sont à notre disposition.

Un fait vient de s'accomplir à St Petersbourg, qui révèle toute la confiance que l'industrie russe a en elle-même, et son désir de donner à la vente

de ses produits un grand développement. Nous voulons parler de l'établissement du bazar national. Comme toutes les entreprises qui portent en Russie un certain caractère officiel, celle-ci imposé par son appareil extérieur. Le local occupé par le Bazar, jadis consacré à un club, est vaste et splendide. Des valets en grande livrée reçoivent les chalands dans le vestibule et leur gardent leurs manteaux, galoches &c. pour la reconnaissance desquels ils leur délivrent un numéro absolument comme dans nos théâtres de France. On arrive aux magasins par un superbe escalier couvert de tapis, et bordé de vases de fleurs et d'arbustes précieux qui font partie des objets à vendre. La première salle qui se présente renferme les armes telles que sabres, épées, pistolets, fusils, casques, cuirasses &c. Ensuite vous parcourez successivement l'orfèvrerie, la bijouterie, les tissus d'or et d'argent, les draps, les cotonnades, les étoffes de soie; la papeterie, la parfumerie, la coutellerie, la chapellerie, la tabagie, les articles de voyage, comme malles, sacs de nuit, lits de camp &c; les jouets d'enfants, les tapis de toute sorte, les papiers de tenture, les glaces, les bronzes, les cristaux, les ustensiles en fonte &c &c. Ainsi le Bazar national russe est à peu près complet.

Toutefois jusqu'à présent, il est assez mesquinement approvisionné. Delui, on peut dire avec vérité qu'on y trouve de tout un peu.

Il serait difficile de compter le nombre des chalands qui l'ont fréquenté dans les premiers jours de son ouverture. La ville et la cour s'y donnaient rendez vous; c'est à qui y faisait le plus d'emplettes. L'Empereur lui même l'a visité plusieurs fois. Il paraît qu'il est enchanté de cet établissement et il l'encourage de toutes ses forces; chaque samedi, on lui remet l'état des ventes de toute la semaine. Le premier samedi, elles ont réalisé une somme de 30,000 roubles argent; le second samedi 25,000 roubles argent le 3e samedi 22,000 roubles argent. Ce chiffre s'est maintenu plus ou moins jusqu'à présent.

Voilà déjà environ deux mois que le bazar russe existe; le public commence à se refroidir singulièrement à son égard. La plupart lui prédisent une fin prochaine. C'est qu'en effet, tel qu'il est approvisionné il lui est impossible de satisfaire aux exigences des acheteurs qui ont du goût ou qui aiment le luxe.

Voici comment parle de lui l'auteur d'un article sur l'industrie russe, article d'ailleurs plein de faussetés.

« Les dessins des étoffes ne sont pas assez variés, le goût en est souvent fort

arriéré, la durée de certaines marchandises ne peut être comparée à celle de ces mêmes marchandises venues de l'étranger".

Pour entrer ici dans quelques détails dus à nos propres observations, nous rendrons hommage à la fabrication des armes, travail brillant et solide; à l'orfèvrerie, à la bijouterie (on sait que les Russes excellent à monter les bijoux) aux tissus d'or et d'argent. Mais les étoffes de coton, mais les soieries, mais les draps, les tapis, la papèterie, la coutellerie, la ganterie &c, que tous ces produits sont inférieurs en qualité intrinsèque comme en apparence aux produits analogues importés de France ou d'Angleterre?

Et si le Bazar russe est impuissant à satisfaire les consommateurs de luxe, s'il doit se restreindre à fournir les goûts simples et peu dispendieux, comment pourrait-il soutenir les frais immenses de son établissement et faire honneur à ses affaires? Il est manifeste, que sa marche lente et pénible ne peut aboutir qu'à une chute.

Il est vrai que le bazar russe a de grands avantages sur les autres magasins nationaux. On y trouve, ce qui est si rare ailleurs, de l'honnêteté, de la bonne foi, des prix fixes. Mais ces avantages suffisent-ils pour lui valoir une concurrence triomphante? D'ailleurs, ces prétendus prix fixes n'en sont pas moins pour cela

fort élevés; quelques uns, même, surpassent ceux des magasins étrangers. Nous avons eu occasion de nous entretenir à ce sujet avec les principaux propriétaires du bazar; ils nous ont dit qu'il leur était impossible de vendre à meilleur marché, attendu que le prix de fabrique leur revenait très cher. Ceci est vrai; et c'est là le côté faible de l'industrie russe; elle n'a pas encore trouvé le moyen de rendre sa fabrication moins dispendieuse. Nous pourrions citer à cet égard, des faits étranges, nous nous bornerons à un seul, dont nous avons pu vérifier par nous même la réalité

Il existe à Péterhoff à 8 lieues de St Pétersbourg une fabrique de papier. Cette fabrique se trouve dans une situation des plus favorables auprès d'une magnifique chute d'eau; toutes les machines qu'elle emploie ont été faites en Angleterre et sont excellentes. Ajoutez à cela, que la main d'œuvre ne lui coute pas plus d'un franc chaque jour par ouvrier; que l'exportation des chiffons étant prohibée en Russie, elle achète cette matière première à très bon compte; que le papier qu'elle confectionne n'est soumis à aucun droit fiscal, et que ce même papier doit être employé, par ordre, dans toutes les administrations de l'Empire. Eh! bien, malgré tant d'avantages, la fabrique de Péterhoff,

vend son papier, papier d'une qualité bien inférieure à celle du papier étranger, plus cher que n'est vendu ce dernier dans tous les magasins de St. Petersbourg. Aussi la position de cette fabrique n'est pas tenable, elle est décidée à fermer sous un bref délai, et à vendre tout son matériel. On conçoit qu'il y a là un vice profond dans l'organisation de la main d'œuvre, un défaut complet d'intelligence, ou une absorbante avidité dans l'administration. Tel est le sort de la plupart des fabriques appartenant à la Couronne; celles des particuliers y participent plus ou moins.

Si nous considérons l'industrie russe, relativement à la protection que lui accorde le Gouvernement, nous ne voyons pas que sa prospérité soit mieux assurée. Un système absurde réside dans l'administration russe; on a placé dans un même département et sous les ordres d'un même chef, la question financière et la question commerciale. Il résulte de là qu'un perpétuel conflit règne entre les exigences du fisc et celles de l'industrie. Si, d'un côté le Ministre protège l'industrie, par la diminution des tarifs, de l'autre, il amoindrit le trésor; et réciproquement. Aussi, quel homme plus embarassé que le Ministre des finances actuellement au pouvoir! Comme il n'a aucun système

à lui, et que d'ailleurs il manque essentiellement de l'intelligence de sa spécialité, il flotte incertain, irrésolu, ne sachant quel moyen prendre pour établir l'harmonie dans les deux administrations qui sont à sa charge. Surpris par des circonstances que presque toujours il aurait dû prévoir, il use de palliatifs, d'expédients, de mesures provisoires, où, infailliblement l'industrie succombe, car, jamais, et cela en Russie, plus que partout ailleurs, le fisc ne peut perdre ses droits.

Voilà, par exemple, qu'on a voulu protéger la fabrication du sucre de betteraves indigènes; et en même temps, on a diminué les droits sur l'importation anglaise de morceaux de sucre raffinés. Qu'en est-il résulté? Que déjà plus de 20 fabriques de sucre du pays ont fermé. Mais, le fisc n'est point compromis pour cela, attendu que l'importation ayant augmenté par suite de la diminution des droits, la caisse des douanes y trouve toujours son avantage. Ainsi, la première mesure reste sans modification.

On a voulu protéger aussi l'industrie vinicole; mais, au bout de quelque temps, on s'est aperçu que cette industrie progressante, faisait tort à l'importation des vins étrangers, ce qui diminuait d'autant les revenus de la douane. Pour combler ce déficit, le Ministre vient de mettre un impôt

de 500 roubles argent, soit 2,000f.s sur toutes les caves des marchands de vin, tant en gros qu'en détail. Or, il est de ces marchands qui réalisent à peine, chaque année, un bénéfice égal à cet impôt. Aussi, sur les 400 caves établies à St Pétersbourg, on en compte déjà plus de 200 qui sont à la veille d'interrompre leur commerce. Il nous serait facile d'étendre la liste des faits de cette nature; mais ce que nous avons dit suffit pour démontrer que le Gouvernement russe, malgré tout le désir qu'il a de protéger l'industrie nationale, n'y réussit cependant, par suite du mauvais système de son administration, que d'une manière très incomplète.

D'après cet exposé, il doit nous paraître évident que nous n'avons rien à redouter pour notre commerce d'importation avec la Russie, tel qu'il se trouve organisé, de la concurrence de son industrie. Mais, ce commerce d'importation peut-il prétendre à un plus grand développement que celui qu'il a atteint jusqu'aujourd'hui? La réponse à cette question demande quelques détails.

La France n'importe et ne peut importer en Russie que deux sortes de produits de valeur, ses vins et ses objets de luxe.

Quant à l'importation des vins, on doit dire qu'elle peut compter sur

un grand avenir. Nulle part, plus qu'en Russie, on ne boit tant de vin de Bordeaux, de vin de Champagne, surtout. C'est un goût, je dirai presque un usage qui a pénétré chez les Seigneurs, chez les marchands, même, chez les employés les moins rétribués. Loin de s'affaiblir, il s'étend et se développe tous les jours de plus en plus. La nouvelle génération laisse déjà bien loin derrière elle, celle qui la précède, par son incroyable puissance de consommation. Et remarquons que cette consommation est tout à fait indépendante d'une tarification plus ou moins libérale de la part des douanes. Supposons, en effet, que la douane diminuât d'un rouble par bouteille, les droits qui pèsent sur le Champagne, par exemple; cette diminution serait énorme pour le fisc, eu égard à la quantité considérable de bouteilles importées. Mais, pour les consommateurs, cette diminution serait-elle seulement appréciable? Qu'est ce qu'une dépense d'un rouble de plus ou de moins par bouteille, pour celui qui paye, sans marchander cette même bouteille tantôt 8 tantôt 16 roubles suivant l'endroit où il le prend? Nous l'avons déjà dit, pour les choses de luxe et d'agrément, les russes ne calculent pas et, pour le Champagne, moins que pour toute autre produit. Pour que la

diminution des droits exerçât une influence réelle sur la consommation, il faudrait qu'elle fut portée à un point auquel il est douteux que l'administration russe se détermine jamais. Nous ne parlons point ici des vins de Champagne artificiels qui se vendent à Petersbourg, même au bazar national, à raison de 1 rouble argent 4. la bouteille. Ces sortes de vin ne sont bus que par la classe infime des consommateurs qui, autrement, s'en passeraient; les autres les dédaignent. On vante beaucoup les vins de Crimée, les vins de Georgie surtout; à certains égards on a raison. Leur bouquet est exquis, mais en général ils sont durs, et peu agréables au goût; ce qui tient peut être au mode trop élémentaire de leur fabrication, et à l'usage toujours en vigueur de les conserver dans des outres ensevelies dans la terre. Ainsi donc, nos marchands de vins, n'ont rien à redouter ici de la concurrence des vins indigènes, et notre commerce peut compter, en toute certitude, sur cet article comme sur ceux auxquels la Russie promet le plus d'avenir.

En est-il de même de nos objets de luxe? A cet égard, nous signalerons d'abord un principe qui selon nous domine toute la question. Le prestige que la France exerce sur toutes les nations de l'Europe, est un fait que personne ne conteste, mais, nulle part, ce fait n'est plus éclatant

qu'en Russie. Dès qu'il s'agit ici de goût, de modes, de luxe, de civilisation exquise, tous les esprits se reportent aussitôt vers la France. C'est là, de l'avis de tous, la patrie du beau, l'Eldorado enchanteur, le temple riche de tous les trésors. Et ce n'est point un élan stérile que cet hommage rendu à la France. On se presse autour des produits français, on les achète sans calcul, on s'en pare avec orgueil. On ne s'imagine pas qu'on puisse avoir une maison bien montée, une toilette sans reproche, sans que la France n'y ait contribué de ses bronzes, de ses tentures, de ses fabrications les plus splendides. Le prestige que la France exerce sur la Russie, résiste à tout. Ni l'amour propre national des Russes, ni leur système politique si différent du nôtre, ni leurs idées si souvent opposées à nos idées ne sauraient le détruire. L'Empereur lui-même se laisse entraîner au courant, et justifie ainsi par son propre exemple l'opinion universelle. Il n'est pas jusqu'aux petits marchands du Gostini-Dwor chez lesquels on ne trouve un écho de cette opinion. Que de fois ne nous est-il pas arrivé à nous même en parcourant leurs boutiques, de leur demander brusquement si tel ou tel objet

était un ouvrage russe, et de les voir rougir en répondant oui? D'autres fois, en leur montrant des étoffes de soie, exposées sur leurs rayons, nous leur demandions: qu'est-ce que cela? C'est une étoffe de France, nous répondaient-ils, et comme nous les gourmandions violemment de ce qu'ils voulaient ainsi nous en imposer; ah! disaient-ils, c'est que cet ouvrage est si beau, qu'on peut dire avec vérité que c'est un ouvrage français!!

Malgré l'admiration que les produits français excitent en Russie, on ne saurait prédire à leur consommation un très grand développement. En effet, quels sont en Russie ceux qui peuvent consommer des produits français? Assurément ce ne sont pas les paysans. Le paysan russe se contente pour demeure, d'une cabane de bois, pour nourriture de pain noir, de choux aigre et de gruau; pour vêtements d'une peau de mouton, pendant l'hiver, d'un caftan de toile, pendant l'été, toile qu'il fabrique lui même. Et pourtant, le nombre des paysans russes est considérable; on en compte environ 42 millions appartenant tant aux particuliers qu'à la Couronne. Sont-ce les marchands aux quels s'adresseront nos produits? Sans doute, cette classe fait tous les jours de nouveaux progrès dans la civilisation; mais, à quelques exceptions

prix, ils sont encore bien loin d'être en état de profiter, pour eux, de l'industrie française. D'ailleurs, les marchands russes ne forment qu'une partie minime de la population : on estime le nombre des marchands patentés à 42,000 y compris les commis. et sur ces 42,000, 36,000 appartiennent à la troisième guilde, c'est à dire, à la 3e classe du commerce. Il ne reste donc que 6,000 marchands susceptibles d'un certain luxe ; et nous avons déjà dit combien il en est peu parmi eux qui soient capables d'admettre le luxe français. Sans doute, nous devons espérer que cette classe, déjà en voie de progrès, ira toujours en s'améliorant. Mais cette amélioration ayant à lutter contre la nonchalance et l'esprit de routine inhérents au caractère russe, ne peut être le fruit que d'un temps, dont il est impossible de calculer la durée.

Restent donc les employés et les propriétaires. Les employés sont très nombreux. Mais dans cette foule salariée par l'Etat, qu'il en est peu auxquels leurs honoraires permettent une vie luxueuse ! (1).

---

(1) Il est peu de pays où les employés soient si mal rétribués qu'en Russie. Les expéditionnaires ou copistes des ministères reçoivent environ 300 f. d'appointements par an. Au sénat, dans les tribunaux, dans les bureaux de la police et dans les administrations militaires, il leur est alloué

D'ailleurs la plupart des employés russes, sont encore tellement arriérés, au point de vue de la civilisation, que tout ce qui s'appelle élégance et délicatesse ~~est~~ n'a pour eux ~~chose~~ aucun ~~tout à fait~~ sens ~~insignifiante~~. Ils ne se distinguent de ceux qui sont en dehors de l'Administr^{on} que par leur morgue ridicule et leur méprisable vénalité

Que dirons nous des propriétaires ? C'est sur eux exclusivement que l'avenir de nos importations de luxe en Russie doit fonder toutes ses espérances, et c'est d'eux que nous voulions parler tout à l'heure, lorsque nous signalions l'administration enthousiaste, qui excitent dans ce pays nos produits français. Toutefois, nous devons nous garder, à ce propos, d'une exagération qui nous induirait en erreur. La classe des propriétaires russes est peu nombreuse, relativement au reste de la population. On n'en compte que 20,456. Et il ne faut pas s'imaginer que tous les membres de cette classe soient également civilisés, et participent aux mêmes habitudes. D'abord, il en est beaucoup qui, soit par antipathie pour la cour, soit pour refaire leur fortune délabrée, vivent,

---

souvent moins de 100 f^s par an. Cette médiocrité des traitements explique les rapines secrètes et la vénalité sans mystère, des employés russes

comme des métayers, dans l'intérieur de leurs terres. Ceux là, usent le moins possible de produits étrangers. Quant à ceux qui habitent la ville, on pourrait presque les partager en propriétaires ruinés et en propriétaires qui se ruinent. Ils sont, en effet, infiniment rares ceux dont la fortune est encore intacte, presque tous, ont leurs biens engagés à la couronne. Des propriétaires ruinés, il est évident que notre importation a fort peu à attendre; des autres, c'est le contraire, mais ne peut-on le dire que pour ceux d'entre eux qui fréquentent la cour ou qui habitent les grandes villes de l'Empire, telles que St Pétersbourg, Moscou, Odessa, et quelques autres chefs lieux de Gouvernements. Sur 40 Gouvernements que l'on compte en Russie, il en est à peine un quart où l'on fasse une consommation vraiment appréciable de produits étrangers.

En résumé, les consommateurs d'objets de luxe français sont peu nombreux en Russie; ce qui nous porte à croire que cette partie de notre importation dans ce pays restera longtemps encore dans le statu quo. Et ici, nous faisons abstraction de l'avenir de l'industrie indigène; car, enfin, si à force de travail et de persévérance, elle parvenait à réaliser des résultats satisfaisants pour les consommateurs, elle éloignerait certainement de nos marchés, cette classe

moyenne qui va se civilisant, et qui semble destinée à y remplacer ceux des propriétaires auxquels une fortune délabrée viendrait les interdire.

V Du reste telle qu'elle est actuellement, notre importation de luxe en Russie monte à un chiffre assez considérable. Il ne faut pas juger de ce chiffre, seulement, par les états officiels. La contrebande qui ne publie aucun compte, y ajoute pour une quantité de haute valeur. Toute cette foule de coiffeurs, de marchandes de modes, de tailleurs, même de seigneurs russes qui se rendent à Paris, pendant l'été, reviennent en Russie avec des cargaisons, que par mille moyens, ils réussissent à soustraire aux investigations de la Douane. Et maintenant que les chemins de fer d'Allemagne rendent les communications plus faciles, il faut s'attendre à voir cette contrebande déjà si active, se développer encore davantage. Ajoutons, que par suite de cette même facilité de communications, jointe à la modicité du prix de transport, un grand nombre de russes, qui, sans cela, n'eussent jamais quitté leur pays, s'empresseront d'aller visiter la France, afin de faire confectionner et d'acheter sur les lieux, pour leur propre consommation, nos modes et nos objets de luxe : ce qui augmentera d'autant le chiffre général de nos importations en Russie.

Mais de tous les moyens d'augmenter

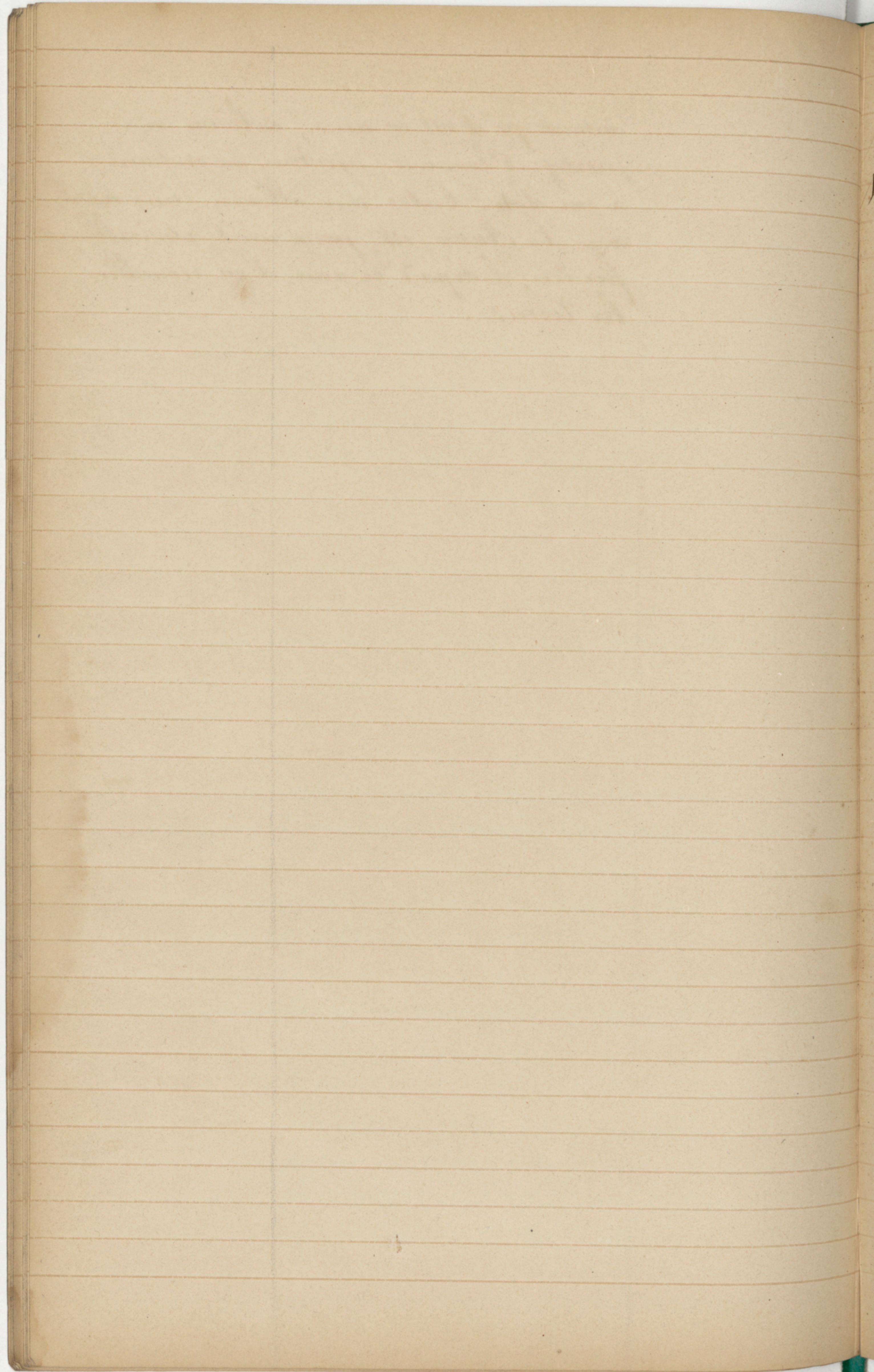
nos importations en Russie, le plus efficace serait, sans contredit, celui que nous avons déjà signalé ailleurs, savoir : un grand traité de commerce entre la Russie et la France, traité qui aurait pour base une tarification plus libérale de la part des deux parties. En effet il est évident que si les objets de luxe français se vendaient moins chers en Russie, ils seraient plus généralement demandés. Car, alors, les consommateurs secondaires qui n'osent les aborder aujourd'hui, se hazarderaient à en tenter l'usage ; ce qui, peu à peu, finirait infailliblement par les populariser. D'un autre côté, les marchands russes trouvant dans l'industrie étrangère des produits supérieurs en qualité et souvent même d'un prix inférieur à ceux de l'industrie indigène préfèreraient s'approvisionner de ces premiers produits. Que dire encore ? Que l'administration de l'Empire convaincue enfin que la véritable destinée de la Russie est de produire et non de fabriquer, la pousserait de toutes ses forces vers l'exploitation de ses ressources, laissant à l'industrie étrangère le soin et la liberté de la fournir de tous ces autres éléments de la vie civilisée qu'elle ne saurait chercher en elle même qu'aux dépens de ses avantages les plus précieux ?

Peut être tout ce que nous disons là n'est-il qu'une utopie ; mais il en

résulte pour nous une chose réelle, et qui doit nous servir comme de principe: C'est que la Russie est un pays avec lequel nous avons tout intérêt à engager de grandes relations commerciales. D'un côté, elle peut nous fournir abondamment de toutes les matières premières nécessaires à notre industrie; de l'autre elle peut, si nous la traitons favorablement, ouvrir à nos produits manufacturés à nos vins surtout, un vaste débouché; et ainsi contribuer puissamment à la prospérité de notre commerce et de notre marine.

Quoiqu'aient dit certains journaux français à propos de l'Ukase du 19 Juin 1845 la Russie a le sentiment de sa puissance. Elle sait fort bien que nous avons plus à gagner avec elle qu'elle avec nous. Il suffirait, pour tuer d'un seul coup l'exportation française de luxe en Russie que l'Empereur et sa famille se montrassent un jour en public vêtus de draps et d'étoffes exclusivement indigènes. Certainement l'Empereur ne le fera pas. Mais pourquoi? Parceque tout autocrate qu'il est, il ne se croit pas la puissance de changer ex abrupto le génie de sa nation; et que, d'ailleurs, lui même, participe aussi à ce génie; parceque, encore, l'Empereur, comme tous les Russes, subit le prestige dominateur de la France. Gardons-nous donc,

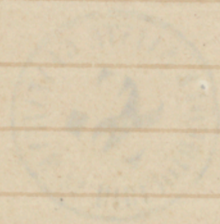
autant qu'il est en nous, de laisser ce prestige s'évanouir ; ajoutons, au contraire, à son éclat. Certes une alliance commerciale avec la Russie est pour nous, admirablement féconde ; il dépend de nous d'en recueillir les trésors.

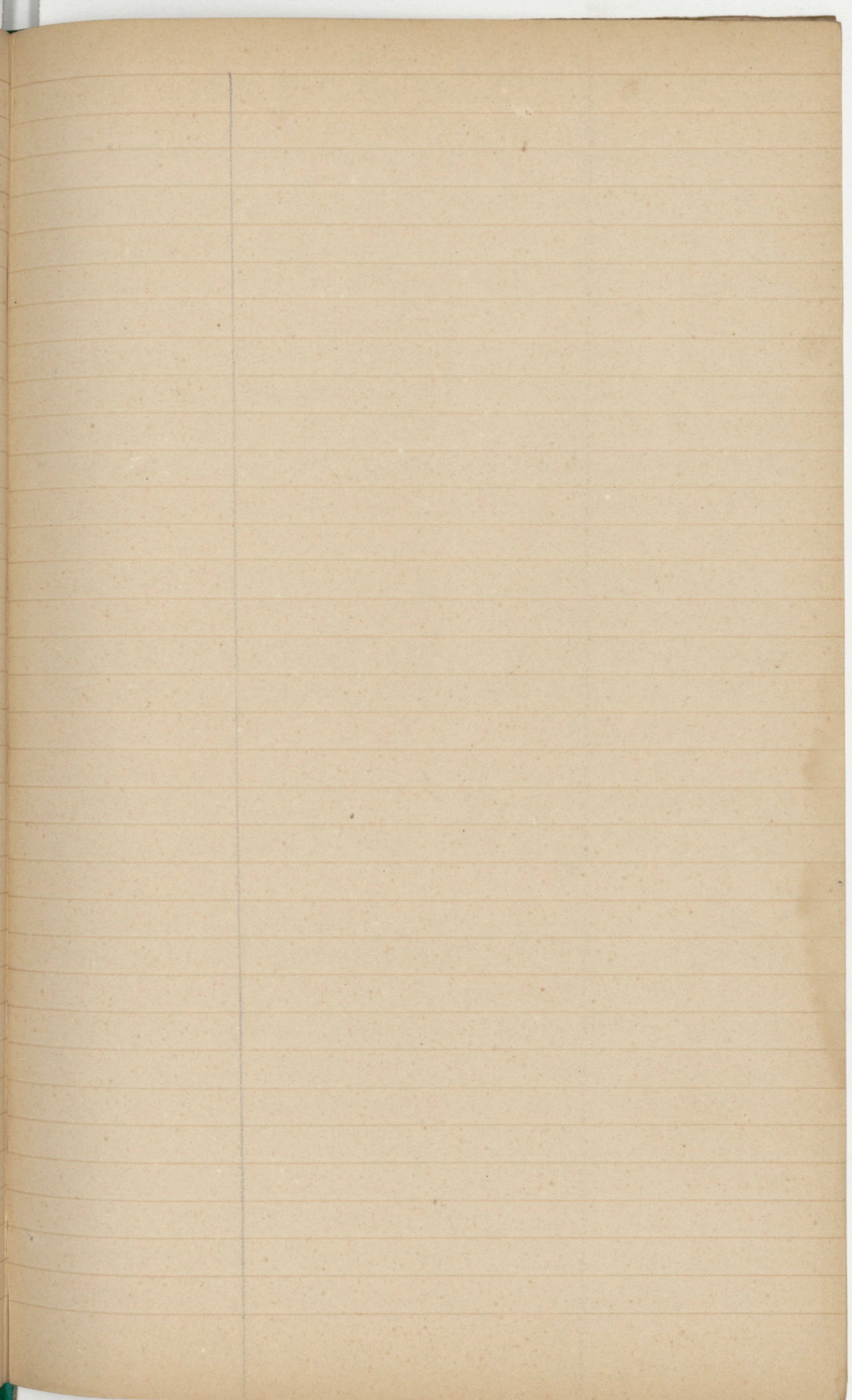


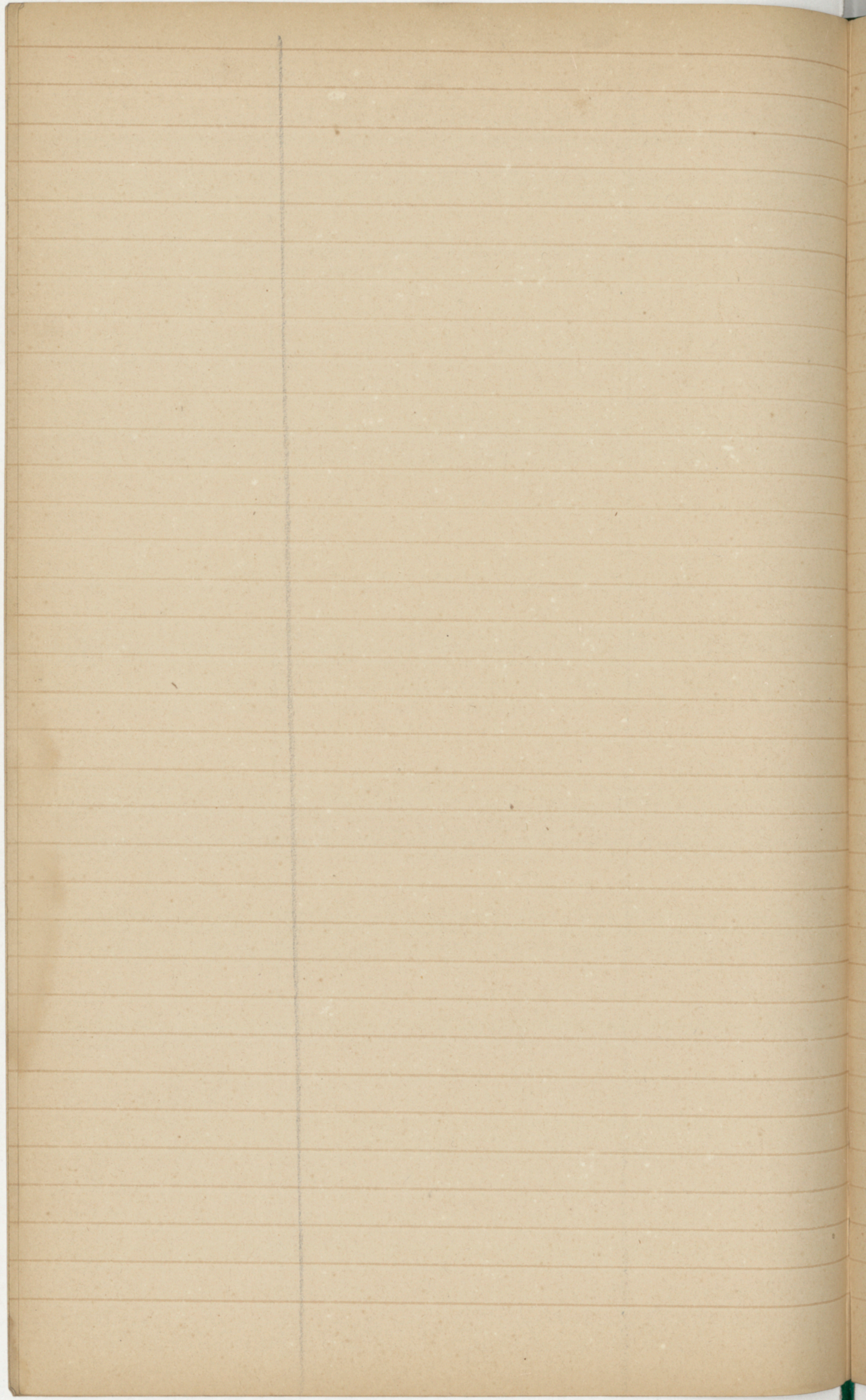
16e Revenu public de la Russie.

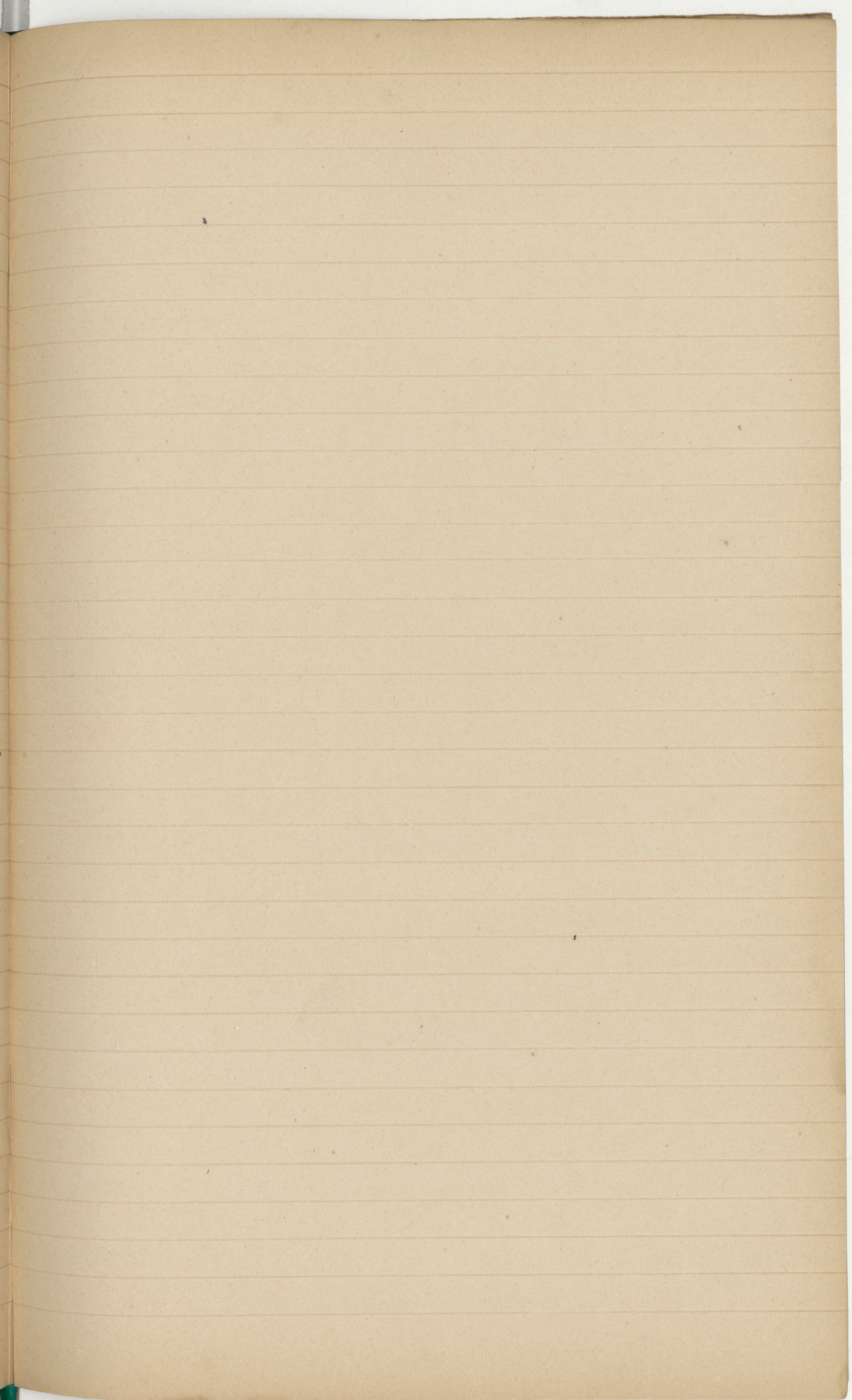
Le revenu public de la Russie n'est que de 200 millions de roubles argent, soit 800 millions de francs, 13f 33c 1/3 par individu. Ceci surprend moins quand on sait qu'il n'y existe pas d'impôt foncier; et que la Couronne et les Seigneurs qui possèdent toutes les terres sont encore affranchis de tout autre impôt direct. Ainsi, à l'exception de l'impôt personnel acquitté par le peuple, la presque totalité du revenu de l'État provenant des impôts indirects pèse bien moins sur la noblesse que sur le peuple, lequel, en définitive, paie presque toutes les charges, puisqu'il est encore le seul à subir l'impôt personnel qui est de 1 rouble 1/2 argent, soit 6f par chaque paysan. On sait que le recensement de la population ne se fait, en Russie que tous les 25 ans. Tous ceux qui sont inscrits sur les côtes de l'impôt, doivent l'acquitter durant toute la période qu'ils soient vivants ou morts. On appelle le paysan qui paie l'impôt après décès : une âme morte.

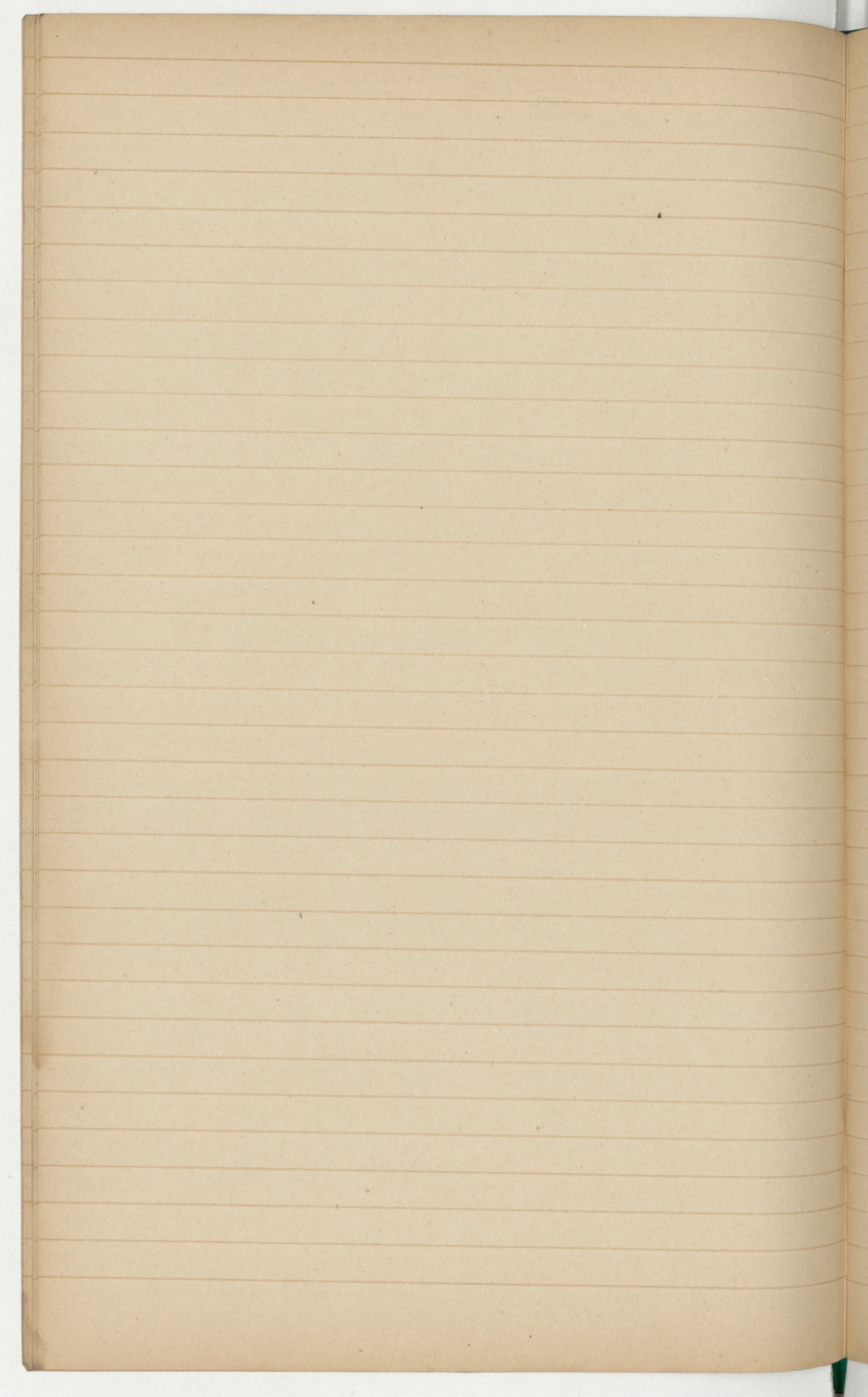


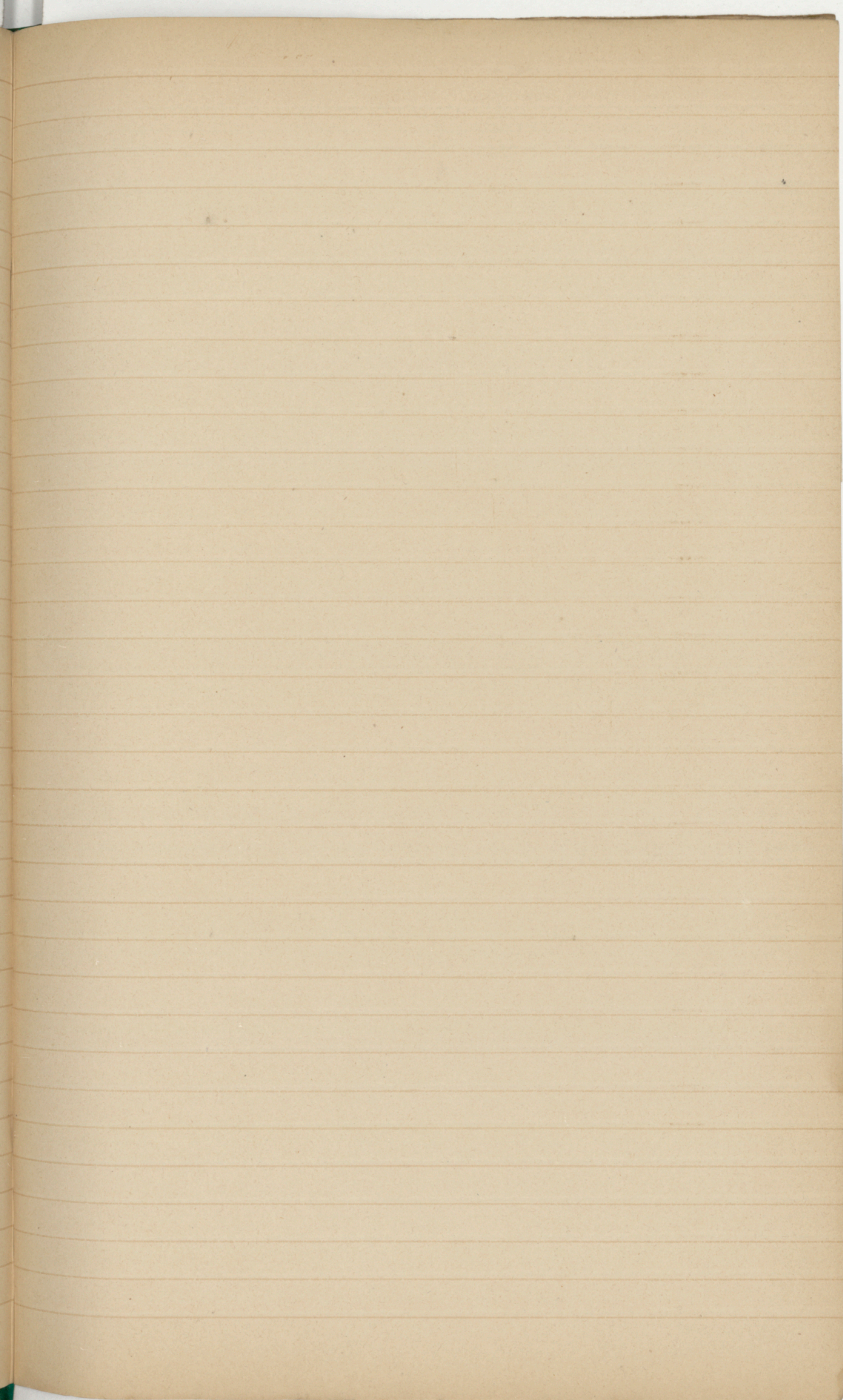


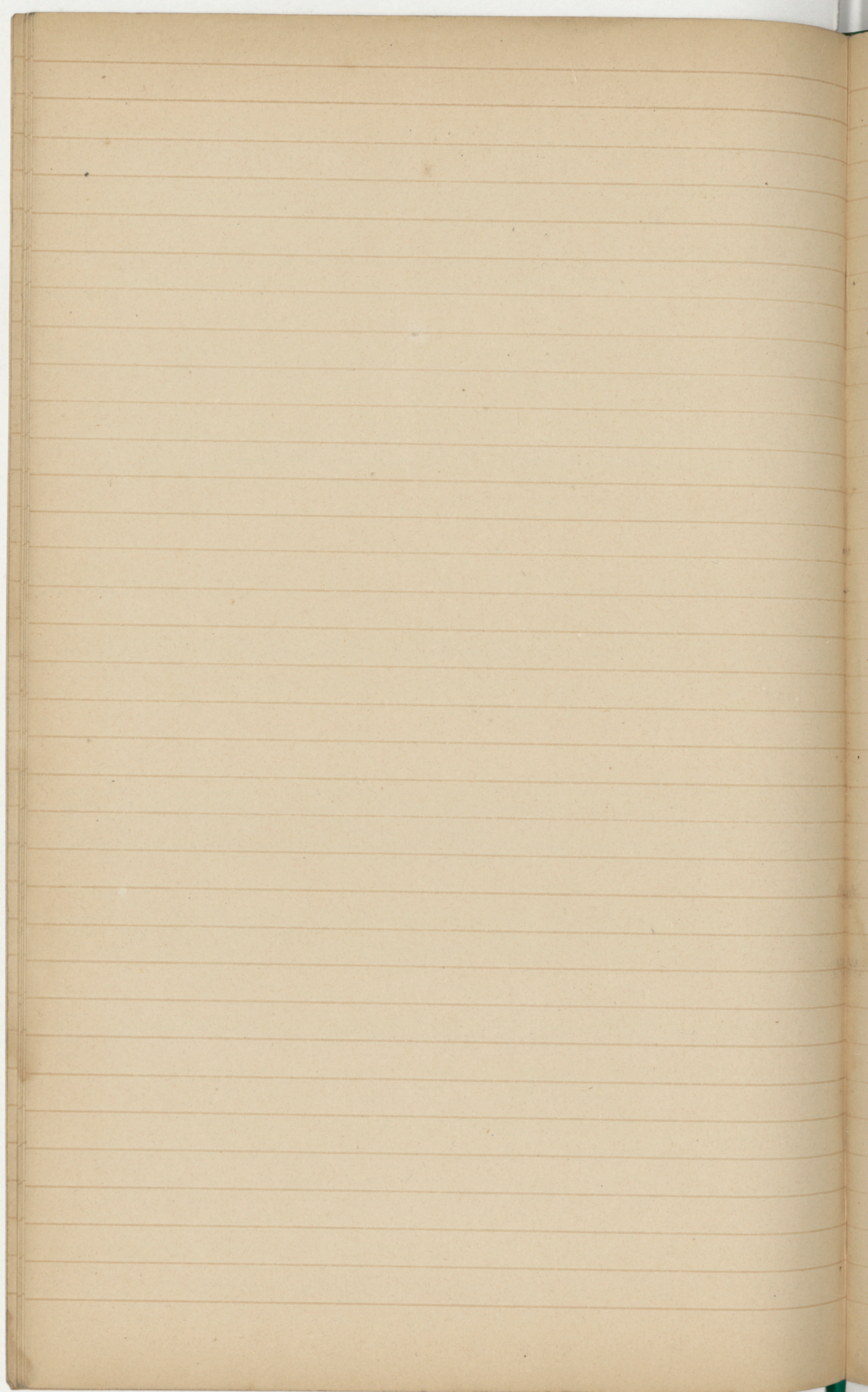


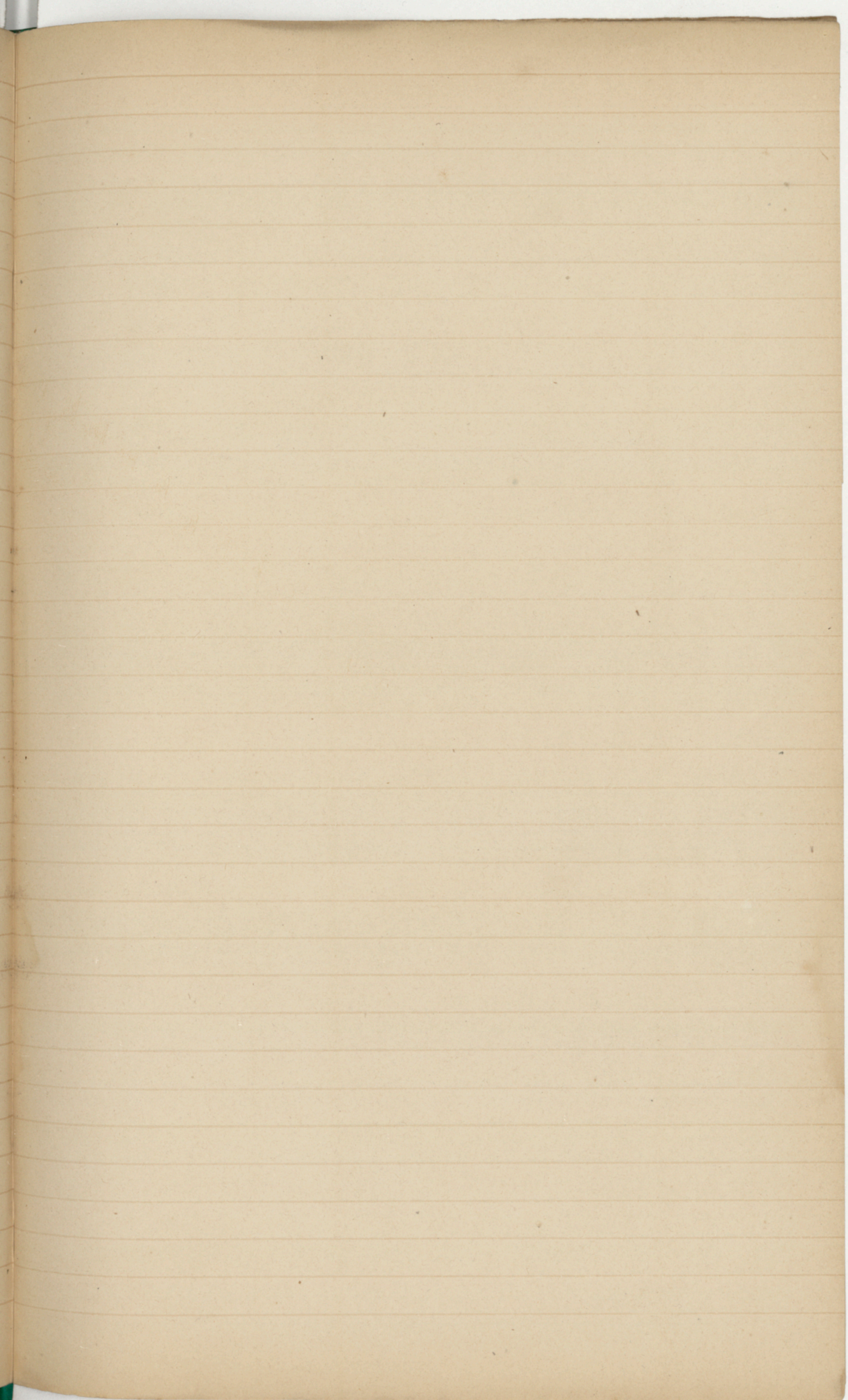


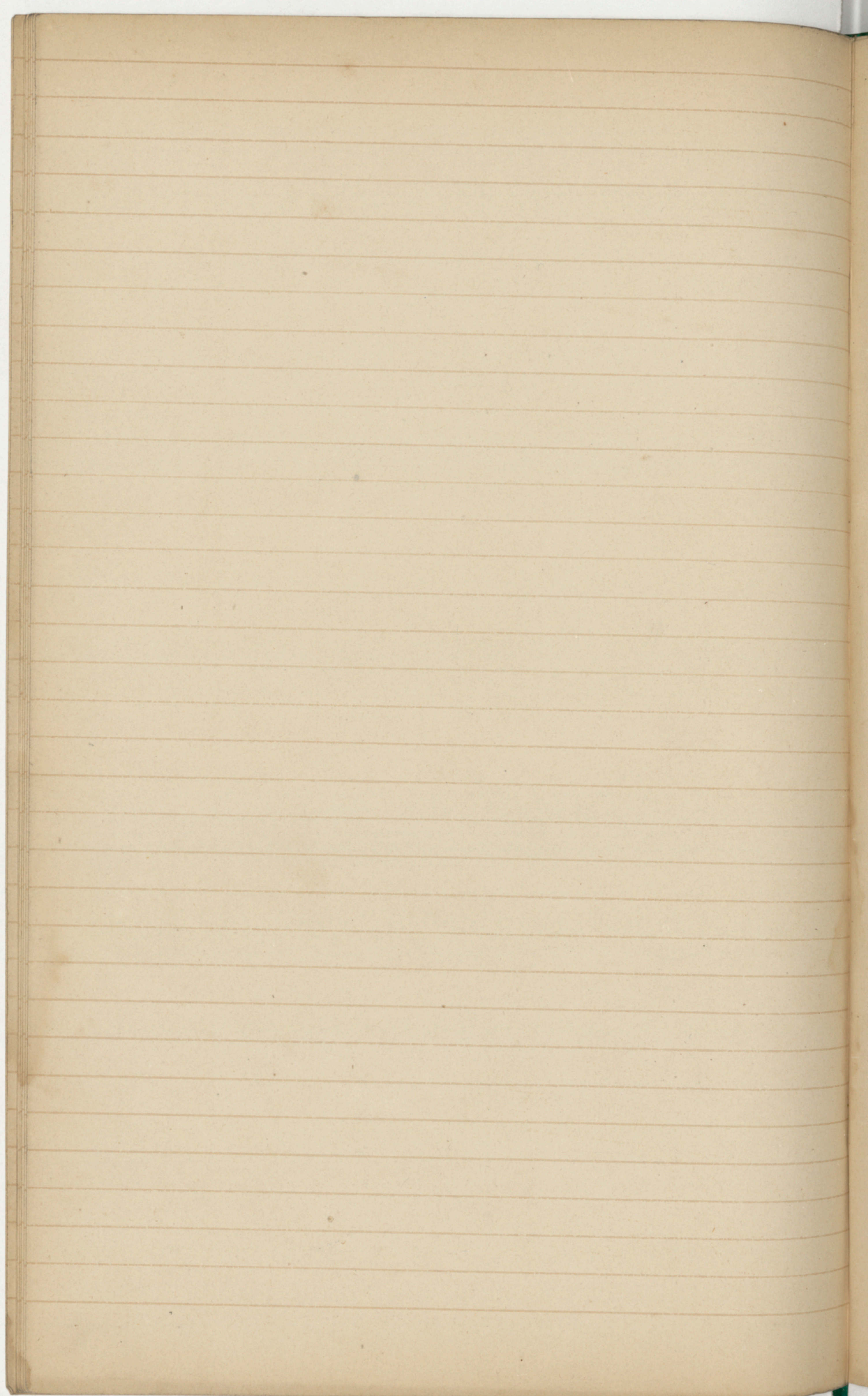












Division
Commerce extérieur
Bureau du Mouvemt général
du Commerce et de la Navigon

Mars 1851.

Mission de M. Léouzon Leduc en Russie

Instructions au point de vue des faits commerciaux

<u>Nos relations commerciales avec la Russie.</u>

Des divers pays avec lesquels nous commerçons, la Russie est peut être celui qui peut offrir à nos échanges le plus de chances d'accroissement ; c'est du moins l'un de ceux où notre commerce semble se trouver placé sous les meilleures conditions économiques. Si, en effet, on consulte les tableaux de nos douanes, on voit que, sur l'ensemble des marchandises que nous recevons de la Russie (en moyenne annuelle, pour 50 millions(1)) les matières premières et les grains figurent pour les 3/4 ; tandis que

(1) Cette somme a doublé en 1847 ; mais nous ne prenons point cette année comme terme de comparaison, attendu que nos besoins extraordinaires de grains l'ont rendue tout à fait exceptionnelle.



nos envois à ce pays (18 millions environ) se composent presque en totalité de produits fabriqués. Il y a donc peu d'éléments de concurrence, c'est-à-dire peu de similitude, dans la nature des produits qui s'échangent entre les deux pays, et là où n'existe pas cette similitude, les rapports, fondés sur l'offre et la demande respectives des deux pays, s'établissent, on le conçoit, avec plus de facilité qu'entre des peuples dont les ressources, les besoins & le travail industriel présentent de l'analogie.

Ce qui prouve, en outre, le caractère progressif de notre commerce avec la Russie, c'est le développement qu'il a pris dans l'espace des 20 dernières années. En 1827, il ne dépassait pas 23 millions; la décennale 1827-1836 l'élevait à 33, et celle de 1837-46 le portait à 65 millions; enfin, en 1849, malgré l'influence qu'exerçait encore sur nos transactions le coup qui leur fut porté en 1848, ce commerce s'élevait à 60 millions; de sorte qu'il avait à peu près doublé, comparativement à la première moyenne décennale & presque triplé par comparaison avec 1827.

A

A la navigation, les progrès ne sont pas aussi marqués et cela se conçoit aisément : la Russie abonde en produits de poids & d'encombrement, en grains, graines grasses, suifs, goudron, cuivre ; il nous serait facile d'y former des chargemens de retour, mais pour aller chercher ces retours, il faudrait pouvoir envoyer dans ses ports de nombreux bâtimens ; or, les marchandises que nous vendons à l'étranger, à la Russie en particulier, sont généralement des articles de valeur ayant peu de poids & de volume. Là (comme pour la plupart des pays) se trouve l'obstacle à l'extension de nos rapports maritimes, qui, avec la Russie, sont en grande partie desservis par la marine à vapeur, mode de navigation très bien approprié d'ailleurs à la nature de nos exportations.

Une conséquence de cet état de choses c'est que jusqu'ici d'assez fortes parties de nos marchandises sont parvenues à la Russie par l'intermédiaire des entrepôts Anséates ou Hollandais ; ce qui explique l'énorme disparité plus apparente que réelle, entre le chiffre de nos importations (80 millions)

et

et celui de nos exportations (18 millions).
On comprend combien, dans les échanges, l'emploi de tels intermédiaires peut souvent être onéreux pour l'un comme pour l'autre pays : il implique en effet des bénéfices de seconde main qui grèvent d'autant la marchandise, outre qu'ils lui ôtent son caractère évident de nationalité, & notre commerce aurait certainement de grands avantages à pouvoir aller lui-même porter ses produits et former, autant que possible, ses retours. Ceci est une question recommandée aux études de M. Léouzon Leduc, & sur laquelle on ne saurait trop appeler son attention ; il importe donc de rechercher les causes qui, en dehors de celle dont on vient de parler, concourent à mettre obstacle aux rapports directs de notre navigation dans les ports de la Russie.

Les marchés de ce pays offrent à nos produits des débouchés certains et réguliers : nos articles de goût, de mode, d'ornementation domestique et de luxe y sont prisés, recherchés ; à mesure que s'étendra le bien-être en Russie, nos ventes iront, sans doute, s'y accroissant, car pour les articles de cette espèce, nous

n'avons presque rien à redouter de la rivalité étrangère. A ce point de vue, il importera d'examiner si la condition sociale des diverses classes de population, en ce pays, a déjà subi ou paraît devoir bientôt subir d'assez profondes améliorations pour que notre commerce puisse y tenter des envois directs plus considérables, fonder des comptoirs et établir des correspondans dans les centres où jusqu'ici nos relations ont peu pénétré. Un tort général de notre commerce d'exportation, c'est, souvent, de ne point assez entreprendre, de se montrer indécis & timide; il ne sait pas assez profiter des avantages que confère à nos industries leur spécialité propre. Il faudra recueillir tous les faits, tous les indices qui seront de nature à l'éclairer sur les moyens d'étendre ses débouchés & d'améliorer ses opérations.

Il conviendra aussi d'observer un fait qui n'a été que trop souvent constaté, à savoir l'abus que l'importation étrangère ou même la fabrication indigène fait de nos marques des

~~nos marques~~ de fabrique, ou plutôt des imitations et sophistications de certains de nos produits. Il est notoire, par exemple, qu'il se vend en Russie, décorés du nom de Champagne, plus de vins mousseux de production indigène ou étrangère que n'en saurait donner toute notre Champagne. Il convient de signaler à tous et de dévoiler cette fraude à laquelle le Gouvernement Russe semble disposé à mettre un terme. Par contre on s'est plaint quelquefois que certains de nos expéditeurs n'apportaient pas dans leurs envois toute la loyauté dont devrait constamment s'honorer le commerce. Ces faits sont également à étudier & à signaler avec soin.

Malgré la tendance que le Gouvernement russe manifeste aujourd'hui à entrer dans les voies d'un système commercial plus libéral, il est certain que la Russie s'était jusque là montrée beaucoup plus préoccupée de devenir nation industrielle & manufacturière que de développer sa richesse agricole, richesse qui cependant est pour elle le véritable

élément de prospérité. A l'aide d'un régime de douane fort restrictif, elle est parvenue, on doit le reconnaître, à faire progresser ses manufactures, à développer le travail des ateliers, ce qui, soit dit en passant, ne contribuera pas peu à hâter l'émancipation des classes laborieuses. On s'accorde cependant à reconnaître que le prix des produits manufacturés russes est resté jusqu'ici généralement au-dessus de nos propres prix. Constater la situation, la force et le nombre des principales fabriques, indiquer les procédés industriels qui peuvent offrir quelque avantage sur les nôtres, la nature et l'emploi des forces motrices, les progrès du travail mécanique; établir, autant que possible le prix de revient des articles, leur prix vénal, le taux des salaires, les prix des transports par terre ou cours d'eau et le frêt maritime, transmettre à l'occasion les échantillons qui pourraient être jugés nécessaires et faire connaître les conditions d'achat ou de vente, se placer en un mot dans la situation où serait un commerçant

français désireux d'entreprendre des opérations commerciales, tel est, en substance, l'aperçu des recherches que commande ce côté de la question.

Un des principaux caractères de l'administration, en Russie, c'est la tendance à organiser, à soumettre tout aux influences d'une forte discipline. Il importera, dans cet ordre d'idées que l'explorateur s'attache à rechercher et à signaler, comme pour la Finlande, ce que l'Admon russe a fait jusqu'ici ou peut actuellement se proposer de faire pour l'éducation industrielle des classes ouvrières, pour l'établissement des usines et manufactures, comme pour l'exploitation soit par l'Etat, soit à l'aide de compagnies privilégiées, des grandes et principales ressources du pays, telles que mines de houilles, de fer, de cuivre, d'argent & d'or, sables aurifères, forêts, élève de bétail, irrigations &a; ou encore des voies de navigation et des chemins de fer.

On doit enfin recommander comme objet d'une haute & spéciale importance l'étude attentive des forces qu'ont pu se créer jusqu'à ce jour, en Russie, les deux principaux

agent de toute production & de toute entreprise, le capital et l'esprit d'association. Il importera d'indiquer aussi le rôle que joue le papier-monnaie dans le capital circulant et la somme de crédit dont il jouit dans les transactions. Nul doute que, sous tous ces rapports, il n'y ait une grande disparité entre les diverses provinces de l'immense empire russe. Il sera fort intéressant d'avoir sur ces disparates les renseignements susceptibles d'être recueillis.

Tels sont les principaux points recommandés à l'attention de M. Léouzon Leduc, & sur lesquels on s'abstient d'entrer dans de plus amples détails, qui, du reste, s'offrent naturellement à l'esprit de tout explorateur ayant mission d'étudier l'état agricole, industriel & commercial d'un pays. Confiant dans les lumières et dans l'esprit d'investigation de M. Léouzon Leduc, le Départem^t du Commerce attend de lui, sur ces diverses questions, d'utiles renseignemens, &, pour l'aider

dans ses recherches, il joint ici deux nouveaux documents publiés sous les nos 3 et 4 et faisant suite à ceux qui ont été remis à M. Léouzon Leduc en 1846, lors de sa 1re mission. Il pourra, au vu de ces pièces, se livrer à de féconds rapprochement entre les faits qu'ils exposent et ceux qui se produisent en ce moment. Le Département du Commerce appelle à cet égard toutes les remarques & observations de M. Léouzon Leduc, soit pour compléter ces données, soit pour les rectifier, s'il y a lieu.



